

OÙ EN SOMMES- NOUS

RAPPORT ANNUEL DE **2014-15**



Marine Atlantic
Marine Atlantique 

TABLE DES MATIÈRES

Points saillants 2014-15	1
Message du conseil d'administration	2
Message du président et chef de la direction	3
Marine Atlantique – Qui sommes-nous?	4
Aperçu des 12 derniers mois	8
Regard vers l'avenir	27
Nos investissements dans la communauté	28
Aperçu financier	30
Collaboration entre le conseil et la direction	35
États financiers	39

POINTS SAILLANTS 2014-15

NOMBRE DE TRAVERSÉES

1 594

PASSAGERS

305 197

VÉHICULES PASSAGERS

109 167

VÉHICULES COMMERCIAUX

95 552

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

90%



MESSAGE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

C'est une période très motivante pour faire partie de l'équipe de Marine Atlantique. Nous avons observé des améliorations considérables au niveau du rendement opérationnel qui ont été rendues possibles grâce aux efforts des employés de la société ainsi qu'aux investissements de 521 millions de dollars sur cinq ans annoncés par le gouvernement du Canada dans le budget de 2010. Comme le présent exercice marquait la fin de l'engagement de cinq ans en matière de financement, nous tenons à remercier le gouvernement du Canada de son engagement et son soutien continu. Par ailleurs, nous continuerons à collaborer avec lui afin de prendre de nouvelles dispositions en matière de financement qui nous permettront d'apporter des améliorations encore plus importantes dans les années à venir.

Au cours de la dernière année, le conseil d'administration a continué d'améliorer la structure de gestion des risques et

de gouvernance de Marine Atlantique, notamment par l'élaboration continue de politiques et une meilleure reddition de compte envers la direction, des mesures toutes conçues pour renforcer le rôle de surveillance du conseil d'administration.

Notre processus de renouvellement n'aurait pas obtenu le succès qu'il a sans le travail acharné soutenu et le dévouement de notre équipe de direction ainsi que de tous les employés qui accomplissent un travail colossal quotidiennement. Au nom du conseil d'administration, je vous remercie de votre engagement continu envers notre service et nos clients.

Je tiens également à remercier Rob Crosbie, l'ancien président du conseil d'administration, pour son engagement exceptionnel à l'égard du conseil d'administration ainsi que ses conseils qui ont grandement contribué aux succès de la société au cours de ses huit années en poste. Même si son

mandat a pris fin en octobre, ses efforts auront un impact positif durable sur nos opérations dans un avenir assez rapproché.

Des travaux majeurs sont déjà terminés, mais il reste encore beaucoup de travail à faire. Nous ne pouvons jamais arrêter de nous améliorer et le conseil d'administration est très heureux de participer à ces changements continus pour le bien de nos clients. Nous sommes impatients de poursuivre notre collaboration avec le gouvernement du Canada et l'équipe de direction de Marine Atlantique afin de renforcer davantage nos services au cours de l'année à venir.

Sincères salutations,

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



Reconnaissance du travail de Rob Crosbie comme ancien président du conseil d'administration

Marine Atlantique tient à saluer et à remercier son ancien président, M. Rob Crosbie, dont le mandat a pris fin le 29 octobre 2014. M. Crosbie a participé à la supervision du programme de renouvellement de la société, notamment à la mise en place d'une nouvelle flotte de navires, à l'amélioration des infrastructures à terre et au renouvellement des processus opérationnels. Nous devons lui rendre hommage, car c'est grâce au leadership dont il a fait preuve et à son engagement au cours des huit dernières années que Marine Atlantique profite aujourd'hui des améliorations et du service rehaussé.



MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

En jetant un regard sur les travaux majeurs qui ont été réalisés au cours des 12 derniers mois, et à tout ce qui a été accompli dans les cinq dernières années grâce aux investissements du gouvernement du Canada, il ne fait aucun doute que des améliorations importantes ont été apportées. Grâce à notre engagement continu à l'égard de la sécurité, la fiabilité et l'efficacité qui entraînent des changements positifs et aux sondages sur la satisfaction des clients qui confirment des améliorations année après année, nous pouvons observer les immenses progrès réalisés pour nos clients.

Je tiens à souligner le travail de notre ancien président, Rob Crosbie, qui a dirigé le conseil d'administration durant huit ans. Il a été un mentor et une source d'inspiration pour toute l'équipe de direction et il a laissé sa marque au sein de l'organisation de diverses façons dont nous profiterons encore dans les mois et les années à venir.

Cette année, nous avons continué de profiter du dynamisme présent depuis les quatre dernières années.

Grâce aux investissements dans de nouvelles infrastructures aux trois ports, aux améliorations des processus opérationnels et de la technologie, ainsi qu'à un plus grand souci à l'égard des clients, Marine Atlantique se transforme en une société moderne et efficace offrant un service à la clientèle de haute qualité.

Cet hiver, nous avons connu des conditions météorologiques et de glaces difficiles comme nous n'en avons pas eu depuis des décennies. J'aimerais remercier tous nos clients qui ont fait preuve de patience alors que nous traversons cette période difficile. Je tiens aussi à remercier nos employés d'avoir dépassé les exigences de leur devoir pour assurer la fluidité de la circulation et s'occuper aussi bien de nos clients pendant ces moments éprouvants.

Alors que cette année était la dernière de l'entente de financement de cinq ans avec le gouvernement du Canada, nous avons déjà commencé à regarder vers l'avenir. En février, nous avons annoncé le renouvellement de l'entente d'affrètement de l'Atlantic

Vision, celle-ci fait partie d'une nouvelle enveloppe budgétaire qui nous fournira une plus grande certitude à l'égard de la configuration actuelle de notre flotte.

Nous avons fait de grands progrès ces cinq dernières années et nous avons la certitude que nos efforts entraînent de véritables changements qui se font sentir chaque jour. Nous nous engageons à continuer à collaborer avec nos clients, les parties prenantes et nos partenaires de l'industrie pour améliorer notre service. Des travaux majeurs sont déjà terminés, mais il reste encore beaucoup de travail à faire. J'ai déjà hâte de partager les autres succès que nous obtiendrons dans les prochaines années.

Sincères salutations,

Paul Griffin, président et chef de la direction

QUI SOMMES-NOUS?

PROFIL DE NOTRE SOCIÉTÉ

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

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

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

NOTRE VISION

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

NOTRE MISSION

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



NOS VALEURS



SÉCURITÉ

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



TRAVAIL D'ÉQUIPE

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



ENGAGEMENT

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



INTÉGRITÉ

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



EXCELLENCE

Nous avons à cœur nos clients et nos services. Nous sommes fiers de ce que nous faisons et avons pris l'engagement d'améliorer continuellement la manière dont nous menons nos activités par l'innovation et le partage de l'information. Nous accordons beaucoup d'attention aux besoins de nos clients et nous nous dévouons pour satisfaire leurs besoins avec un sentiment d'urgence.



TOUS LES NAVIRES DE MARINE ATLANTIQUE SONT DE COTE GLACE, UNE NÉCESSITÉ POUR FRANCHIR LES ÉPAISSES GLACES QUI PEUVENT SE FORMER DANS LE DÉTROIT DE CABOT EN HIVER ET AU PRINTEMPS.

NOS ACTIVITÉS

Marine Atlantique est un service traversier RoPax avec des navires conçus pour satisfaire les besoins de sa clientèle diversifiée. Qu'il s'agisse d'envoyer de grands volumes de marchandises ou d'offrir des commodités modernes à ses passagers, Marine Atlantique s'efforce de procurer une expérience de voyage de qualité à tous ses clients.

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

Seul service à assurer la traversée quotidienne entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse à longueur d'année, la société transporte des produits qui entrent et qui sortent de la province par l'intermédiaire de l'industrie du camionnage commercial. Des marchandises essentielles, comme des fruits, des légumes, des produits laitiers, des viandes et des fournitures médicales, 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. Marine Atlantique transporte également des marchandises dangereuses qui sont utilisées chaque jour sur l'île de Terre-Neuve. C'est d'ailleurs un des seuls modes disponibles pour le transport d'un bon nombre de ces produits. Il est important pour Marine Atlantique de servir les clients commerciaux, car ce segment de la clientèle représente une partie considérable de l'ensemble de l'achalandage.

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

NOS NORMES DE SÉCURITÉ ET NOS RÈGLEMENTS

Les navires de Marine Atlantique sont entretenus conformément à des normes élevées, inspectés par la société de classification Det Norske Veritas (DNV) et conformes aux lois et règlements de la sécurité maritime de l'État du pavillon, établis par Transports Canada. Le système de gestion de la sécurité de la société est vérifié afin de garantir qu'il est conforme aux exigences du Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution. Marine Atlantique est assujettie à divers règlements et lois, notamment : le Code canadien du travail, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses

et les règlements apparentés, la Loi sur la responsabilité en matière maritime et les règlements apparentés, la Loi sur la marine marchande du Canada et les règlements apparentés, la Loi sur la gestion des finances publiques et le Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs. La société est en outre assujettie à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), le plus important de tous les traités internationaux visant la sécurité des navires marchands.

NOTRE ENVIRONNEMENT D'EXPLOITATION

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

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

L'hiver dernier, nous avons connu des conditions de glace parmi les pires des 30 dernières années. À certains endroits, les navires de Marine Atlantique ont dû faire face à de denses masses de glace sous pression de plus de sept mètres (25 pieds) d'épaisseur. Dans de telles conditions, il est essentiel d'avoir facilement accès aux brise-glace lourds de la Garde côtière qui sont capables de naviguer dans des conditions de glaces extrêmes. Même si ces glaces épaisses ont posé des défis aux plus gros brise-glace de la flotte de la Garde côtière, leurs efforts furent essentiels au maintien des opérations de Marine Atlantique.

Si l'on tient compte de l'environnement d'exploitation dans lequel Marine Atlantique offre ses services, il est évident que la société a besoin de navires de cote glace modernes qui sont bien entretenus, ainsi que d'employés hautement qualifiés et formés. De par sa nature, le service offert par Marine Atlantique coûte cher, mais il faut toujours s'assurer d'offrir un service sûr, de qualité et efficace à nos clients.



APERÇU DES 12 DERNIERS MOIS

RENOUVELLEMENT CONTINU ET TRANSFORMATION

Dans le cadre de l'engagement de financement de cinq ans du gouvernement du Canada annoncé dans le budget 2010, Marine Atlantique a poursuivi son audacieux programme de modernisation des infrastructures et de changement des processus commerciaux au cours de l'exercice 2014-15. Durant la dernière année de l'engagement de 521 millions de dollars, un certain nombre de projets conçus pour renforcer les services de Marine Atlantique ainsi que l'expérience offerte aux clients durant les traversées ont poursuivi leur cours.

RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES À TERRE

Marine Atlantique a consacré beaucoup d'énergie à la modernisation et au renouvellement de ses infrastructures à terre au cours des cinq dernières années. L'exercice 2014-15 a poursuivi sur cette lancée alors qu'un certain nombre de projets importants ont progressé.



NORTH SYDNEY

Le paysage de North Sydney a changé radicalement au cours des derniers mois alors que les travaux de construction du nouveau terminal ont avancé. Le nouvel immeuble sera moderne, efficace et écologique. Il offrira de nouvelles commodités, comme un salon pour les conducteurs commerciaux. Le nouvel immeuble de 20 millions de dollars ouvrira ses portes et sera opérationnel au printemps 2015.

Le nouveau terminal, associé à d'autres améliorations des immobilisations à terre, dont la construction d'un nouveau bâtiment de manutention, l'ouverture d'un nouveau bâtiment destiné à l'administration et à l'entreposage, la modernisation et l'agrandissement de l'aire de rassemblement, les améliorations des installations d'alimentation électrique, l'amélioration du système d'infrastructure électrique et les nouvelles infrastructures



PORT AUX BASQUES

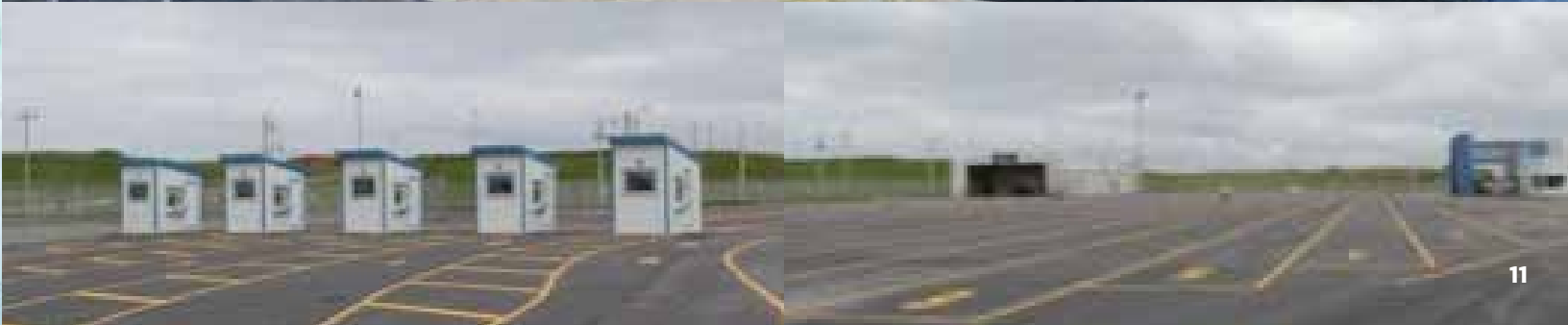
Des travaux majeurs d'amélioration, à l'intérieur comme à l'extérieur, totalisant environ six millions de dollars, ont été terminés dans le terminal de Port aux Basques au cours de l'année. D'importants projets de modernisation ont été réalisés dans la cafétéria, les toilettes et les aires communes et de repos. Un salon pour les conducteurs commerciaux a également été aménagé et l'extérieur de l'édifice a été entièrement rénové afin de le rendre plus moderne et efficace pour les clients.

Les autres projets d'infrastructure à terre réalisés comprennent la modernisation du quai, l'agrandissement de la zone des remorques sans tracteur, les améliorations de l'aire de stationnement, ainsi qu'un système de ravitaillement amélioré.

ARGENTIA

Les travaux d'amélioration des infrastructures d'amarrage ont été achevés durant l'année permettant ainsi de renforcer la fiabilité, l'efficacité et la sécurité du service saisonnier de Marine Atlantique dans la partie est de l'île de Terre-Neuve.

Les autres projets d'amélioration des immobilisations à terre comprennent des améliorations du terminal, de nouvelles billetteries, des améliorations à l'aire de rassemblement, un nouveau système d'éclairage extérieur, un nouveau système d'amarrage et des améliorations au bâtiment de manutention.



RENOUVELLEMENT DES PROCESSUS OPÉRATIONNELS

LE RENOUVELLEMENT CONTINU DES PROCESSUS OPÉRATIONNELS CONSTITUE UN ÉLÉMENT ESSENTIEL DU PARCOURS DE MARINE ATLANTIQUE POUR DEVENIR UNE SOCIÉTÉ MODERNE ET EFFICACE QUI OFFRE DES SERVICES À LA CLIENTÈLE DE HAUTE QUALITÉ. PAR CONSÉQUENT, LA SOCIÉTÉ A CONSACRÉ SES ÉNERGIES À L'AMÉLIORATION DES PROCESSUS, AU REHAUSSEMENT DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET AUX CAPACITÉS DE GESTION DE L'INFORMATION IMPLIQUANT LA TECHNOLOGIE, LES GENS ET LES PROCESSUS.

Moins de traversées. Plus de véhicules.*

EA en 2005

505 415



EA en 2014

525 988

Une hausse de

3.9%

*EA = Équivalents autos, la longueur moyenne d'une automobile

Approbation de la clientèle

En 2005, **42,8 %** de nos clients nous donnaient d'excellentes notes

En 2014, avec la **nouvelle flotte**, ce taux a atteint



Récupération à la suite d'un retard

Auparavant, la récupération à la suite d'un retard pouvait prendre plus de **cinq jours**.

Grâce à la **nouvelle flotte** nous pouvons reprendre les retards en environ

24
HEURES!

Ponctualité

Y compris les retards dus aux conditions météorologiques

2005 **71%**
2014 **85%**

Excluant les retards dus aux conditions météorologiques

2005 **76%**
2014 **90%**



CHANGEMENT DES PROCESSUS

Afin de réaliser des améliorations commerciales par l'intermédiaire d'un changement de processus, Marine Atlantique a amorcé un projet pluriannuel visant à revoir les processus et les systèmes qui soutiennent les fonctions opérationnelles de la société. Le projet, dont l'objectif consiste à réduire les complexités des processus et des systèmes et à offrir un environnement davantage intégré qui garantit l'intégrité des données, réduit les risques opérationnels et augmente l'efficacité opérationnelle, est orienté en fonction des suggestions des employés et de l'analyse des processus et des systèmes qui sont utilisés quotidiennement.

AMÉLIORATION DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

Grâce à des technologies améliorées, la division Technologie de l'information et Gestion de l'information (TI/GI) de Marine Atlantique concentre ses ressources de sorte à aider la société à atteindre ses objectifs commerciaux. Dans l'ensemble de Marine Atlantique, ces investissements sont reconnus pour améliorer les opérations quotidiennes du personnel dans tous les secteurs, ce qui permet aux employés et aux clients de profiter d'un service plus moderne et plus efficace. De plus, plusieurs initiatives ont été lancées afin d'améliorer davantage la sécurité et les contrôles assurant la protection des systèmes et des renseignements de la société.

SYSTÈME DE GESTION DU TERMINAL

Afin d'adopter un mode de gestion des remorques sans tracteur plus efficace et plus convivial, la société a mis en place un système automatisé pour améliorer le suivi et la standardisation du chargement ou du déchargement des remorques sans tracteur. La première étape du projet s'est terminée durant l'année et la deuxième étape devrait aller de l'avant au cours du prochain exercice. La première étape a permis d'établir des normes de processus et de mettre en place le suivi électronique des remorques sans tracteur lorsque celles-ci se trouvent sur la propriété de Marine Atlantique. Une fois qu'elle sera terminée, la deuxième étape permettra aux clients commerciaux d'accéder par Internet à des renseignements en temps réel sur l'emplacement et le transport de leurs marchandises alors qu'elles se trouvent dans les installations de Marine Atlantique.

PROJET DE CENTRE DE DONNÉES

Essentiel à l'évolution et à la croissance de la stratégie de Marine Atlantique en matière de technologies de l'information, le projet de centre de données a permis d'améliorer la protection de l'information, ainsi que les processus, la sécurité, la disponibilité et la fiabilité des principaux systèmes d'information de la société. D'importants travaux ont déjà été réalisés et les activités de migration se poursuivent. Le projet sera terminé au cours du prochain exercice.

COMMUNICATIONS SATELLITES À BORD DES NAVIRES

Il est indispensable de disposer d'un accès fiable à Internet et à un réseau afin de permettre une collaboration et un partage de l'information entre les employés, peu importe qu'ils soient à terre ou en mer. Un nouveau service de communication satellite à bord des navires a été mis en place durant l'année afin d'améliorer la connectivité et ainsi permettre d'améliorer les points de vente et d'accroître les capacités opérationnelles pendant que les navires sont en mer.

PROTECTION ET GESTION DE L'INFORMATION

Dans le cadre du programme de gestion de l'information de Marine Atlantique pour l'exercice 2014-15, un plan de classification des renseignements pour les registres de navires a été élaboré et des progrès importants ont été réalisés lors du déploiement du nouveau système de gestion des documents de la société. Ces initiatives amélioreront davantage la capacité de la société à gérer et à protéger ses renseignements.

AMÉLIORATION DE LA GESTION DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

Au cours de l'année, la société a continué d'accorder une priorité afin de renforcer les processus et les procédures liés à la chaîne d'approvisionnement, à l'approvisionnement et à la gestion du matériel. En tirant parti des améliorations de l'année précédente, l'organisation s'est concentrée sur la gestion du cycle de vie des contrats. Des formations et des ressources supplémentaires ont également été rendues disponibles en même temps que la fonction de chaîne d'approvisionnement continue son évolution dans les pratiques commerciales quotidiennes de la société.

RENOUVELLEMENT DES PRATIQUES DE GESTION DU CARBURANT



Les coûts en carburant continuent de représenter un défi de taille pour Marine Atlantique et le resteront dans un avenir rapproché, c'est surtout vrai alors que la société envisage d'utiliser uniquement du diesel marin afin de se conformer aux réglementations environnementales visant à réduire les émissions de soufre. Grâce à des efforts continus pour mieux gérer la consommation de carburant et mieux comprendre et gérer les coûts en carburant, une solution améliorée a été mise en place pour offrir de meilleures capacités analytiques liées à la consommation de carburant. Cette solution, combinée à l'ajout de ressources humaines, à des projets d'alimentation électrique à terre, à un programme d'établissement de la consommation moyenne, à une amélioration de l'horaire des navires et à des processus d'approvisionnement plus robustes, permet à la société de gérer et d'atténuer les hausses des coûts du carburant.

LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

Chez Marine Atlantique, la sécurité est intégrée à tout ce que nous faisons et elle constitue la première étape de chaque tâche que nous entreprenons. Nous continuons de développer une culture qui garantit que la sécurité de nos clients, nos employés et nos entrepreneurs est une priorité absolue.

Cet engagement commence au niveau supérieur et s'étend à l'ensemble de l'organisation. Les comités sur la santé et la sécurité au travail (SST) de Marine Atlantique sont présents sur tous les lieux de travail de la société. Il y a actuellement 14 comités propres à des lieux de travail qui se réunissent une fois par mois, un comité de politiques sur la SST qui se réunit chaque trimestre et un comité de haute direction qui se réunit également une fois par mois.

Autrement dit, il y a 184 réunions chaque année pour s'assurer que tous les employés peuvent s'exprimer au sujet des programmes, des initiatives et des activités concernant la sécurité à l'échelle de la société.

Renforcement de la division de santé, sécurité et environnement (SSE)

Au cours de l'année, des ressources supplémentaires et une réorganisation des activités ont été mises en place pour permettre à la division SSE de faire avancer leur mandat d'assurer la santé, le bien-être et la sécurité des employés

et des clients, la sécurité des actifs et des installations ainsi que la protection de l'environnement. Le renforcement du mandat global de la division comprenait la création de nouveaux postes et l'accroissement des responsabilités.

Programme de gestion des limitations fonctionnelles

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

Programme de prévention des risques

Le programme de prévention des risques est conçu pour prévenir les accidents et les maladies liés au travail

en fonction des risques décelés dans un lieu de travail précis. Au cours de l'année, Marine Atlantique a mis en place son propre programme visant à reconnaître et à atténuer les risques potentiels.

Amélioration des rapports statistiques sur la sécurité

Afin de rendre les statistiques sur la sécurité plus efficaces et facilement disponibles pour les employés, un nouveau format facilitant la compréhension des statistiques a été élaboré. Cette nouvelle présentation met en relief les principaux domaines de réussite et les domaines à améliorer. La fréquence à laquelle des renseignements sont mis à la disposition des employés a également été améliorée alors que des rapports hebdomadaires, mensuels et trimestriels sont produits. La publication plus fréquente de rapports et la présentation d'un plus grand nombre de renseignements de nature prédictive aident les cadres à mieux reconnaître les problèmes de sécurité potentiels dans leurs domaines respectifs.

Ocean Safe Two exercice



Opérations sûres

Ocean Safe Two

En s'appuyant sur des exercices antérieurs, une activité de simulation d'intervention d'urgence appelée Ocean Safe Two a été organisée pour mettre en pratique le plan d'intervention d'urgence de Marine Atlantique. Cet exercice a permis de mettre à l'épreuve les différents éléments du plan et de donner l'occasion aux employés d'apprendre dans le cadre d'une simulation.

ENGAGEMENT EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

POURSUIVANT NOTRE ENGAGEMENT ENVERS L'EXCELLENCE ENVIRONNEMENTALE, MARINE ATLANTIQUE EST DEvenu MEMBRE DE L'ALLIANCE VERTE, LE PLUS IMPORTANT PROGRAMME ENVIRONNEMENTAL VOLONTAIRE DE L'INDUSTRIE MARITIME EN AMÉRIQUE DU NORD. PAR LE BIAIS DE CE PROGRAMME, LA SOCIÉTÉ S'EST ENGAGÉE À ENTREPRENDRE DES ACTIONS CONCRÈTES QUI VONT AU-DELÀ DES EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES VISANT À AMÉLIORER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE ET LA DURABILITÉ.

ALLIANCE VERTE

Un plan de gestion d'efficacité énergétique (SEEMP) valide a été approuvé pour les quatre navires de Marine Atlantique. Cela comprend la surveillance de l'air, de l'eau et du bruit, et le plan pave aussi la voie pour de futures améliorations sur lesquelles la société travaille actuellement relativement à la consommation d'énergie, la réduction des déchets et les matières recyclables. Il s'agit d'un plan approuvé par notre société de classification, le DNV.

CERTIFICATION LEED

Grâce à une planification, une analyse et un travail de conception détaillés, Marine Atlantique a demandé au Conseil du bâtiment durable du Canada que son nouveau terminal à North Sydney obtienne la certification LEED, une désignation venant renforcer le leadership dans la conception environnementale et énergétique efficace.



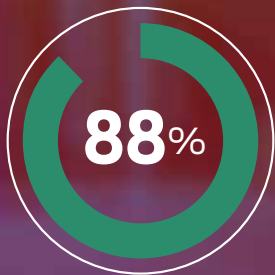
AMÉLIORATION DE L'EXPÉRIENCE CLIENT

MARINE ATLANTIQUE EST ENGAGÉE À REHAUSSER L'EXPÉRIENCE CLIENT GLOBALE POUR TOUTES LES PERSONNES QUI UTILISENT LE SERVICE. GRÂCE À DES NOUVELLES INITIATIVES RENFORCÉES ET UN TRAVAIL PLUS ÉTROIT AVEC LES PRINCIPALES PARTIES PRENANTES, LA SOCIÉTÉ VISE À MIEUX SERVIR ET À MIEUX COMPRENDRE LES BESOINS DES CLIENTS.



EXPÉRIENCE DU PERSONNEL

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



RÉFÉRENCES

88% des clients sont susceptibles de recommander Marine Atlantique à leurs amis et leur famille.



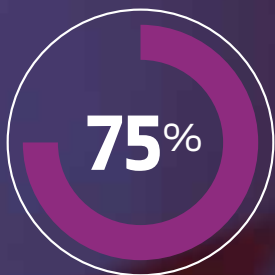
ATTENTES

86 % des clients nous ont affirmé que leurs attentes avaient été atteintes ou surpassées.



EXPÉRIENCE À BORD

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



FIABILITÉ

75 % des clients se disent très satisfaits de la fiabilité du service de Marine Atlantique.



RENOUVELLEMENT DE L'ENTENTE D'AFFRÈTEMENT DU ATLANTIC VISION

En février, Marine Atlantique et le gouvernement du Canada ont annoncé le renouvellement de l'entente d'affrètement de l'Atlantic Vision jusqu'en novembre 2017. Avec l'atmosphère de navire de croisière et de nombreuses commodités offertes par ce navire, les niveaux de satisfaction des clients par rapport à ce navire ont augmenté régulièrement au cours des cinq dernières

années. Pour les clients et les parties prenantes, cette annonce signifie une plus grande certitude quant à la configuration de la flotte et permet à Marine Atlantique de continuer à offrir un engagement de service solide pour les liaisons de Port aux Basques, North Sydney et Argenticia.

ENTRETIEN DES NAVIRES

Grâce à l'engagement continu de la société envers des navires bien entretenus et fiables, une demande de services en cale sèche et de réparation a été soumise et acceptée. Chacun des navires fera l'objet d'inspections de classe et réglementaires, d'améliorations et de mises à niveau des composants mécaniques et connexes ainsi que d'un renouvellement complet de la peinture de la superstructure.

MEILLEUR APPARIEMENT DE LA CAPACITÉ ET DE LA DEMANDE

En offrant des traversées de matin et de nuit, Marine Atlantique fait mieux correspondre la capacité et la demande avec des heures de déplacement populaires auprès des clients. Au cours de 2014-15, la Société est retournée aux traversées de matin et de nuit à l'année tout en offrant des traversées commerciales. Cette approche harmonise les besoins aux préférences exprimées par les différents segments de la clientèle de Marine Atlantique au cours de la haute saison estivale et la basse saison.



Chaque mois, nous transportons assez de café pour agrémenter 2 millions de matins.

EFFORTS DE MARKETING

Marine Atlantique a continué d'investir dans la commercialisation de ses services auprès de nouveaux clients ainsi que de clients potentiels afin de générer de nouvelles occasions d'affaires et de nouveaux revenus. Tout au long de l'année, de nouvelles campagnes de publicité imprimée, à la radio et sur le Web ont été lancées sous l'égide créatif Chaque voyage est important; ce qui continue à refléter les progrès au cours du processus de renouvellement de Marine Atlantique et l'accent mis sur nos clients.

Marine Atlantique a élaboré une stratégie de marketing commercial pour mieux se concentrer sur cette partie précieuse de ses activités. La stratégie sera déployée au cours de l'exercice à venir et comprend des programmes de sensibilisation et de recherche améliorés qui mèneront à une augmentation du niveau de la connaissance de l'entreprise de la part des clients.

PARTENARIAT POUR LES MAGAZINES À BORD DES NAVIRES

Au cours de l'année, un processus d'appel d'offres a été lancé en vue d'un partenariat pour les magazines à bord. Ce processus a suivi une période d'essai réussie et populaire qui a eu lieu au cours de l'exercice 2013-14 avec Downhome Magazine par laquelle un exemplaire gratuit de la revue était disponible pour les clients lorsqu'ils montaient à bord des navires de la société. Après le processus d'appel d'offres, Downhome Magazine a été retenu pour l'occasion de partenariat. Produisant des commentaires positifs de la part des clients, les magazines sont recouverts d'une enveloppe portant la marque de Marine Atlantique qui comprend les profils d'entreprise, des messages et des initiatives.

ESSAIS DE TARIFICATION DYNAMIQUE

Grâce à des efforts en cours pour mettre en œuvre des changements qui profitent à la clientèle et assurer l'utilisation efficace des ressources, Marine Atlantique a présenté son premier rabais d'essai pour les passagers. Le rabais de 30 pour cent pour le service Argentinia - North Sydney 2015 a été conçu pour comprendre l'impact de l'offre de tarifs promotionnels et l'effet subséquent sur les volumes d'achalandage et des occasions de revenus. Grâce à cette expérience, Marine Atlantique mettra probablement d'autres concepts à l'essai dans le futur.



SITE WEB MOBILE

Consciente de l'utilisation changeante de la technologie par les clients, Marine Atlantique a lancé son site Web mobile au cours de l'année. Avec environ 40 pour cent de visiteurs du site Web de la société au moyen d'un appareil mobile, la création d'un site mobile rehausse l'accès aux clients qui cherchent à interagir et à recevoir des renseignements sur Marine Atlantique.





INVESTISSEMENT DANS NOS EMPLOYÉS

Les employés constituent la force de Marine Atlantique. Grâce à leur engagement continu et le dévouement envers les clients et l'ensemble du service de traversier, les employés de la société contribuent aux succès en cours, et ce, chaque jour. Consciente de l'importance d'avoir une main-d'œuvre engagée, compétente et active, Marine Atlantique continue d'investir dans ses employés par la formation, le recrutement et les initiatives de conservation, des programmes de récompenses, les avantages sociaux et les initiatives connexes.

Formation sur le leadership

En partenariat avec l'École de la fonction publique du Canada, Marine Atlantique a poursuivi son développement du personnel de direction. Grâce au programme, les dirigeants de la société intègrent de nouvelles compétences et techniques qui viennent renforcer les relations avec les employés et améliorer les processus de travail sur une base quotidienne.

Gestion du rendement améliorée

Un nouveau processus de gestion du rendement et de la planification a été élaboré au cours de l'année pour accroître les possibilités pour les employés supérieurs et mieux les équiper pour des rôles plus exigeants au sein de l'organisation. Ces initiatives aideront les employés à mieux gérer les attentes relatives à la charge de travail, tout en améliorant la planification de la relève au sein de la société. Le programme sera mis en œuvre au cours de l'exercice 2015-16.

Travail conjoint pour un service rehaussé

Au cours de l'année, les négociations pour l'ensemble des six conventions collectives de Marine Atlantique ont été conclues par l'objectif commun de reconnaître et de fournir des contrats justes et équitables à la main-d'œuvre de la société. Avec trois conventions établies et trois allant à l'arbitrage en 2015-16, les clients peuvent être assurés d'un service de traversier de haute qualité continu offert par des personnes talentueuses et qualifiées.

Communications internes

Marine Atlantique favorise le partage de l'information avec les employés. Par l'entremise d'initiatives telles que Strait Talk (bulletin interne mensuel), de mises à jour informatives et d'avis s'adressant à tous les employés, d'avis bimensuels s'adressant aux directeurs, de réunions informelles sur la sécurité, d'une visite annuelle de mise à jour du président pour les employés, de groupes

de discussion et d'évaluations du lieu de travail, l'information est partagée et de précieux commentaires sont reçus des employés afin d'aider à cerner les secteurs à améliorer continue au niveau de l'organisation et du milieu de travail.

Amélioration de la structure organisationnelle

Au cours de l'année, la structure de l'organisation a été améliorée afin de mieux aligner les ressources et les fonctions aux besoins de l'organisation et de se concentrer sur des objectifs clés pour positionner Marine Atlantique pour les succès à long terme. Puisque les besoins de nos clients continuent d'évoluer et de changer, Marine Atlantique revoit sa structure organisationnelle afin de s'assurer qu'elle convient le mieux à sa mission et à ses objectifs.



ACCENT CONTINU SUR LA FORMATION DE NOS EMPLOYÉS

Marine Atlantique s'engage à appuyer la mise en œuvre d'activités additionnelles de formation et de perfectionnement professionnel de ses employés. Pour compléter la base de connaissances des employés, le personnel reçoit une formation chaque année afin de mettre à jour les meilleures pratiques et les changements réglementaires dans l'industrie maritime, et le personnel a aussi la possibilité d'apprendre de nouvelles compétences pour l'avancement au sein de la société.



PRIX ET DISTINCTIONS

LA RECONNAISSANCE DES EFFORTS ET DES RÉUSSITES DE SES EMPLOYÉS EST L'UNE DES PRIORITÉS DE MARINE ATLANTIQUE.

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

Un nouveau prix récompensant le bénévole de l'année a été décerné pour la première fois au cours de l'exercice 2014-15. Ce prix vise à reconnaître les efforts d'un employé qui fait une différence dans sa collectivité grâce à son bénévolat. Le bénévole de l'année recevra un certificat de reconnaissance et un cadeau de 200 \$, en plus de voir un don de 1 000 \$ remis en son nom à l'organisme de charité reconnu de son choix.

BÉNÉVOLE DE L'ANNÉE



Bénévole de l'année, Mary MacIntyre-Comier,
à la gauche

PRIX DU PRÉSIDENT



Todd Musseau reçoit le prix du président et chef
de la direction Paul Griffin

PRIX DE DISTINCTION



Dan Tobin reçoit le prix au nom des coordonnateurs de la GCC



Équipe de gestion de la chaîne d'approvisionnement

FÉLICITATIONS À NOS RETRAITÉS ET AUX LAURÉATS DE RÉCOMPENSES POUR ÉTATS DE SERVICE



PROGRAMME DE MIEUX- ÊTRE DES EMPLOYÉS

Cette initiative
impliquait

210
employés

qui ont fait
315 917 205
pas

MARINE ATLANTIQUE EST TRÈS FIÈRE DE SON PROGRAMME DE MIEUX-ÊTRE DES EMPLOYÉS QUI CONTINUE DE CROÎTRE GRÂCE À L'APPORT DE NOTRE MAIN-D'ŒUVRE. LE DÉFI @LIVE DE NOTRE SOCIÉTÉ ENCOURAGE LES EMPLOYÉS À TRAVERS L'ORGANISATION À PRATIQUER DES ACTIVITÉS RELIÉES À UN STYLE DE VIE SAIN. LES EMPLOYÉS PEUVENT PARTICIPER EN ÉQUIPES OU INDIVIDUELLEMENT ET VOIR LEURS ACCOMPLISSEMENTS RÉCOMPENSÉS PAR DES PRIX.

brûlant

737 782
calories



ce qui équivaut
à marcher

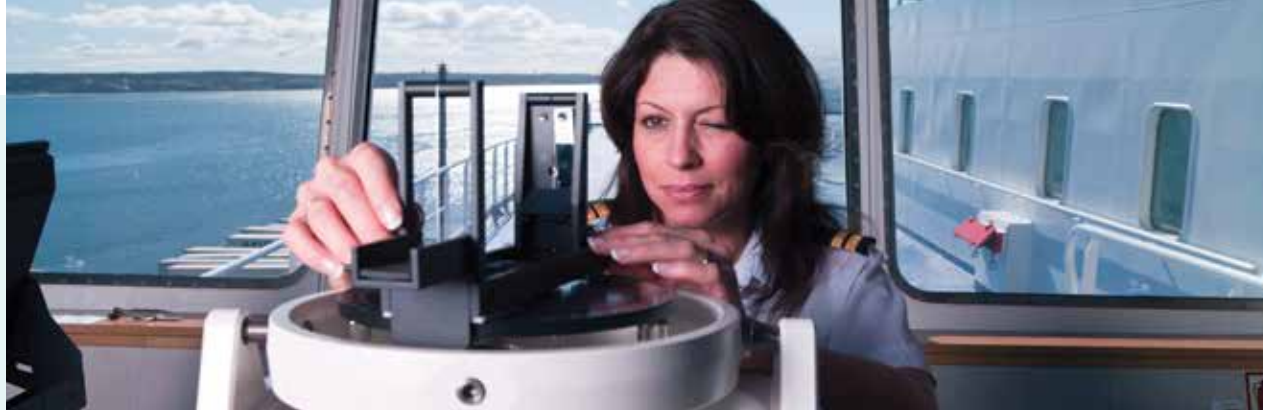
210 125 633
miles ou environ
5,05 fois le
tour du monde!



Christine LeRiche et Sherry Scott -
4e place dans la catégorie Industrie

DÉFI GLOBAL DE L'ENTREPRISE

Au cours de l'été et de l'automne 2014, Marine Atlantique a participé au Global Corporate Challenge (le défi global de l'entreprise) lors duquel des équipes d'employés ont affronté d'autres sociétés dans le cadre d'une simulation en ligne de course autour du monde dont l'objectif consistait à accroître l'activité physique, améliorer les habitudes alimentaires, encourager de saines habitudes de vie et promouvoir le travail d'équipe.



REGARD VERS L'AVENIR

En réfléchissant au cinq dernières années, beaucoup de choses ont été réalisées pour renforcer le service de Marine Atlantique, y compris une flotte de navires renouvelée, l'amélioration des infrastructures à terre et la modification des processus d'affaires. Alors que l'enveloppe de financement de cinq ans est venue à sa fin, l'équipe de Marine Atlantique continue son voyage vers une forte culture de santé et de sécurité et son engagement à devenir une organisation moderne et efficace offrant un haut niveau de service à la clientèle fait toujours partie de ses objectifs.

Dans l'année à venir, Marine Atlantique continuera à changer la façon dont elle exerce ses activités dans une perspective tant à l'interne qu'à l'externe, notamment par le biais des nouvelles technologies et de nouveaux processus. Les besoins des clients évoluent et la société doit aussi évoluer pour répondre à ces besoins avec l'objectif d'améliorer l'expérience globale des clients.

À l'interne, la société continuera de se concentrer sur l'amélioration de la santé et de la sécurité et le rehaussement des compétences des employés afin de leur permettre d'exceller au sein de l'organisation. Programmes de standardisation d'éducation, d'évaluation et de travail normalisés seront présentés tout au long de l'année à venir.

L'amélioration de service à la clientèle constituera un accent primordial des activités en cours. Marine Atlantique

évaluera des modèles de rabais sur la tarification pour déterminer les rabais futurs potentiels à offrir et si les modèles globaux de tarification doivent ainsi évoluer. De nouveaux systèmes seront mis en œuvre à nos propriétés de terminaux afin de mieux gérer l'achalandage commercial et offrir à nos clients la possibilité de faire le suivi de leur produit en temps réel. Les relations extérieures seront renforcées et la société travaillera plus étroitement avec les clients clés.

La société continuera également à travailler avec le gouvernement du Canada sur les futures modalités de financement. Avec le renouvellement de l'entente d'affrètement de l'Atlantic Vision jusqu'en novembre 2017, Marine Atlantique détient un engagement solide pour la configuration de la flotte actuelle et peut s'assurer que l'infrastructure nécessaire est disponible pour répondre aux

besoins des clients. Les initiatives de planification de la flotte à long terme continueront, y compris l'achat du Blue Puttees et du Highlanders.

Avec les améliorations apportées au cours des dernières années, Marine Atlantique se dirige dans la bonne direction. Les données sur les niveaux de satisfaction des clients, de la ponctualité, de la fiabilité, de la capacité et les données de récupération des délais démontrent que la société a fait d'énormes progrès. Avec les initiatives en cours, la société est à la recherche de ces indicateurs de performance clés pour devenir encore plus forte dans l'année à venir.



NOTRE INVESTISSEMENT DANS LA COMMUNAUTÉ

Travail selon les normes déontologiques

La société est fière de maintenir des normes éthiques élevées et de mener ses activités de manière responsable sur le plan financier. L'équipe de direction se conforme aux lignes directrices sur les conflits d'intérêts afin de réaliser le mandat de la société d'une manière éthique, tandis que les employés sont guidés par les valeurs de Marine Atlantique et suivent le Code de déontologie du secteur public.

Promotion des droits de la personne

Marine Atlantique est résolue à créer et maintenir un milieu de travail exempt de harcèlement et de discrimination. La société est engagée à favoriser un

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

Moyen de transport accessible

Marine Atlantique croit que le voyage devrait être accessible à tous et notre philosophie est que la barrière la plus importante pour les passagers handicapés n'est pas l'accès, mais l'attitude. À cette fin, les employés de la société participent à une formation

visant à améliorer la sensibilisation et à s'assurer que les passagers handicapés sont traités avec respect, professionnalisme et courtoisie. Conformément à l'engagement ferme de Marine Atlantique d'offrir un moyen de transport accessible, les navires de la flotte offrent un niveau d'accessibilité très élevé. Ils sont équipés de cabines adaptées, de signalisation tactile, de notification sonore des niveaux de ponts dans les 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*.



Gina Quessy reçoit le prix Horizon Achievement au nom de Marine Atlantique

Prix de partenaire commercial

Marine Atlantique a une forte tradition de soutien aux personnes handicapées en faisant la promotion de leurs capacités et de leurs contributions. Au cours de l'année, Marine Atlantique a reçu le prix Partenaire commercial du Horizon Achievement Centre. Ce prix a

été conçu pour reconnaître l'engagement des organisations qui comprennent les capacités des personnes handicapées, en particulier grâce à l'utilisation des services du centre.



Amy Barnett

Investir dans les jeunes

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

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

Redonner à la collectivité

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

Service dans les deux langues officielles

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



Défi du seau de glace

Les employés de Marine Atlantique ont relevé le Défi du seau de glace de la sclérose latérale amyotrophique (SLA) visant la sensibilisation sur la lutte contre la SLA et la collecte de fonds pour combattre la maladie. À partir des équipages de navires, jusqu'aux employés à terre en passant par le président et chef de la direction, les employés de Marine Atlantique étaient fiers de participer et d'appuyer cette initiative louable pour la sensibilisation de la SLA.

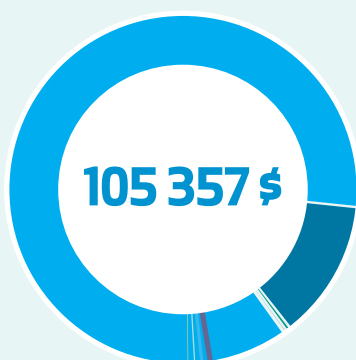
Aperçu financier

À titre de société d'État fédérale, Marine Atlantique reçoit une importante subvention annuelle de son actionnaire, le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire de Transport Canada. En 2014-15, les dépenses de la société ont totalisé 242,6 millions de dollars; les revenus provenant des tarifs clients et d'autres revenus connexes ont atteint 106,4 millions de dollars; et 136,3 millions de dollars ont été versés en subvention. Le recouvrement des coûts de la société était de 66,5 %, ce qui se situe dans la fourchette prévue établie par l'actionnaire.

REVENUS EN 2014/15

(EN MILLIERS)

EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2015



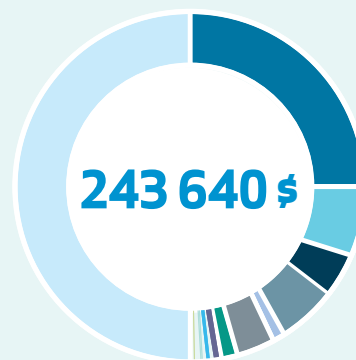
Produits du transport	92 273
Revenus du supplément carburant	12 930
Autres revenus	154

REVENUS TOTAUX 105 357 \$

DÉPENSES ET PERTES EN 2014/15

(EN MILLIERS)

EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2015



Salaires et avantages sociaux	84 266
Frais d'affrètement	42 226
Amortissement	32 792
Carburant	32 246
Avantages sociaux futurs des employés	6 855
Matières, fournitures et services	17 026
Réparations et entretien	10 901
Assurance, loyer et services publics	7 200
Autre	2 851
Taxes à l'importation pour l'affrètement	2 861
Perte sur l'aliénation des immobilisations corporelles	268
Perte sur change étranger	1
Perte réalisée sur instruments financiers dérivés	4 147

TOTAUX 243 640 \$

EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2015

(EN MILLIERS)

	2014-15	2013-14	2012-13	2011-12	2010-11
EXPLOITATION					
Produits du transport	92 273 \$	91 355 \$	93 276 \$	87 772 \$	83 920 \$
Supplément pour carburant	12 930	13 331	13 796	12 464	11 662
Autres revenus	154	200	201	204	181
	105 357	104 886	107 273	100 440	95 763
Charges d'exploitation	203 993	198 257	214 569	215 395	202 035
Avantages sociaux futurs des employés	6 855	18 374	19 387	16 022	8 278
Perte (Gain) latente	-	-	-	-	(5 442)
Amortissement	32 792	34 930	24 797	20 165	12 476
	243 640	251 561	258 753	251 582	217 347
Déficit avant financement de l'État	138 283	146 675	151 480	151 142	121 584
FINANCEMENT PUBLIC					
Exploitation	117 227	117 742	136 880	135 060	124 370
Immobilisations	18 895	35 358	51 003	36 698	77 839
Recouvrement des coûts de démantèlement de navires	-	-	-	2 371	3 118
(Déficit) excédent lié aux activités	(2 161) \$	6 425 \$	36 403 \$	22 987 \$	83 743 \$
ACTIF					
Actif total	363 990 \$	365 202 \$	351 948 \$	316 492 \$	291 372 \$
Achat de navires, d'installations et d'équipement	18 895 \$	35 358 \$	51 003 \$	36 698 \$	77 839 \$

	2014-15	2013-14	2012-13	2011-12	2010-11
Passagers	305 197	323 352	351 643	365 786	382 522
Véhicules passagers	109 167	115 243	123 609	128 014	131 597
Véhicules commerciaux	95 552	97 396	103 160	103 253	100 620
EA*	511 105	524 988	559 740	565 301	558 361
Nombre de traversées dans un sens	1 594	1 709	1 818	1 908	2 095
Employés (période de pointe d'emploi)	1 289	1 307	1 393	1 389	1 364
Employés (équivalents temps plein) **	1 031	1 025	1 108	1 153	1 139

*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 (2080).

Revenus

Les revenus étaient de 0,5 million de dollars, ou 0,4 %, inférieurs à ceux de 2013-14. La société a imposé une augmentation tarifaire générale de 3 % au début de 2014-15 ce qui a partiellement compensé la baisse des voyageurs et de l'achalandage commercial. Le revenu total de l'exercice a été de 4,1 millions de dollars plus élevé que prévu au budget. Bien que la société ait anticipé une réduction des volumes d'achalandage passager et commercial, la baisse réelle a été moindre que prévu.

Salaires et avantages sociaux

Les coûts de main-d'œuvre ont été de 3,4 millions de dollars plus élevés qu'en 2013-14. L'inflation du taux salarial général et un taux légèrement plus élevé d'employés équivalents temps plein ont entraîné une hausse des coûts de main-d'œuvre. Les salaires et avantages sociaux ont été supérieurs de 3 millions de dollars à ceux prévus au budget. Les modifications apportées au plan d'exploitation des navires en raison des nouvelles exigences d'entretien et les perturbations des horaires dues aux conditions météorologiques extrêmes de l'hiver et des glaces ont entraîné une augmentation des besoins en main-d'œuvre.

Frais d'affrètement

La société détient des ententes de location pour trois de ces quatre navires. Les frais d'affrètement ont été inférieurs de 1,4 million de dollars par rapport à ceux du budget à la suite du renouvellement de l'entente d'affrètement de l'Atlantic Vision à un taux quotidien plus faible et un taux de change de l'euro moins élevé que prévu. La différence de 2,4 millions de

dollars par rapport à l'année précédente représente les taux inférieurs du tarif d'affrètement quotidien payé au cours de l'exercice 2014-15 par rapport à 2013-14 pour l'Atlantic Vision.

Taxes à l'importation pour l'affrètement

Les taxes non remboursables sur l'importation payées dans le cadre de la réimmatriculation du Blue Puttees, du Highlanders et de l'Atlantic Vision ont été reconnues comme étant des actifs non financiers et amortis pendant la durée des accords d'affrètement. La période initiale d'affrètement de l'Atlantic Vision s'est terminée en novembre 2013, si bien que les impôts pour ce navire ont été entièrement amortis dans l'année. Le montant en 2014-15 représente les taxes sur l'importation pour les deux autres navires mentionnés dont les ententes de location ne devraient pas expirer avant la fin de 2015 et le début de 2016.

Carburant

La dépense de carburant a été supérieure de 3 millions de dollars à celle de l'exercice précédent et également supérieure de millions de dollars par rapport au montant budgété. La consommation a été de 10 % plus élevée que prévu. Des modifications aux exigences d'entretien ont entraîné un changement dans la configuration de la flotte et la réduction des jours de mise en rade. Bien que les prix à la consommation étaient de 2 % inférieurs au budget, le coût par litre a été de 8 % plus élevé qu'en 2013-14. La chute des prix mondiaux du pétrole a entraîné une baisse de la valeur du stock de clôture. Reconnaisant la baisse des prix internationaux du pétrole, Marine Atlantique a réduit son supplément pour le carburant de 6 %.

Matières, fournitures et services

Les coûts des matériaux, des fournitures et des services ont été inférieurs de 1 % à ceux de l'exercice précédent, bien que supérieurs de 1,5 % par rapport aux prévisions budgétaires. Des réductions dans les coûts de consultation ont été partiellement compensées par les coûts de consommation plus élevés dans l'ensemble cette année par rapport à l'année dernière. Cela comprend les coûts de soutien de la technologie de l'information, la sécurité, les coûts juridiques et les rajustements liés aux stocks.

Réparations et entretien

Les coûts de réparations et d'entretien ont été de 2,4 millions de dollars supérieurs en 2014-15 et de 1,5 million supérieurs aux montants du budget. La société a effectué un entretien préventif programmé alors qu'elle a dû répondre à de nouvelles exigences dans l'année. Les modifications apportées aux exigences relatives à la flotte ont également entraîné le devancement de certaines activités d'entretien préventif prévues pour l'année suivante.

Assurance, loyer et services publics

Les coûts des assurances, des loyers et des services publics ont été supérieurs de 1 % par rapport à 2013-14 et inférieurs de 6 % par rapport à ceux inscrits au budget. Les coûts des communications et les frais de location ont été inférieurs, partiellement compensés par l'augmentation des primes d'assurance et du coût de l'électricité.

Autre

Les autres dépenses ont été de 1,9 million de dollars inférieures au montant budgété, et de 2,6 millions de dollars inférieures par rapport à celles de l'exercice précédent. Des révisions ont été faites en 2014-15 en ce qui concerne les estimations des créances non commerciales, en plus de réductions des coûts du service et de la compensation aux clients.

Avantages sociaux futurs des employés

Les dépenses relatives aux avantages sociaux futurs déterminées selon un calcul actuariel ont diminué de 11,5 millions de dollars. Les charges constatées par régularisation relativement au régime de retraite des employés de Marine Atlantique S.C.C. déterminées selon un calcul actuariel ont diminué de 10 millions de dollars, alors que les dépenses pour indemnisation des accidentés du travail et autres avantages ont diminué de 1,5 million de dollars. Le budget représente les besoins en liquidités estimés pour les paiements actuels des services et des primes.

Perte sur change étranger

La dépense en devises étrangères de la société a été supérieure de 44 000 \$ par rapport à celle de 2013-14. Ces gains/pertes de devises découlent de notre obligation de payer certains fournisseurs en devises étrangères.

Perte (gain) réalisée sur instruments financiers dérivés

En novembre 2014, le prix mondial du pétrole s'est effondré à des niveaux historiquement bas. La société a un programme de couverture qui implique l'achat anticipé d'échange d'énergie et de contrats de change à terme. La perte de la société découlant du règlement de ces contrats a été de 4,2 millions de dollars plus élevée lors de cet exercice par rapport à l'exercice précédent.

Perte sur l'aliénation des immobilisations corporelles

La société a assumé une perte de 0,3 million de dollars cette année comparativement à 0,1 million de dollars l'année dernière en ce qui concerne la disposition d'immobilisations.

Financement public

Les revenus du financement du gouvernement reconnus ont été inférieurs de 17 millions de dollars en 2014-15 par rapport à 2013-14. Le financement du gouvernement pour l'exploitation a été de 0,5 million de dollars de moins alors que le financement des projets d'immobilisations a été inférieur de 16,5 millions de dollars.

Immobilisations corporelles

En 2014-15, Marine Atlantique a dépensé 18,9 millions de dollars pour le renouvellement de l'actif comparativement à 35,4 millions de dollars au cours de l'exercice précédent. La société a dépensé 15,1 millions de dollars pour le remplacement et la modernisation des installations et des équipements à terre comparativement à 29,4 millions de dollars au cours de l'exercice précédent. Des dépenses de 3,8 millions de dollars ont été engagées pour des projets reliés à la flotte au cours de cet exercice par rapport à 6,0 millions de dollars au cours de l'exercice de 2013-14.

COLLABORATION ENTRE LE CONSEIL ET LA DIRECTION

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

Marine Atlantique est dirigée par un conseil d'administration composé de 10 personnes. Le gouvernement du Canada choisit et nomme les membres indépendants du Conseil d'administration en vue de mandats déterminés renouvelables par tranches. Le président et chef de la direction est également membre du conseil.

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

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

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

Comités du conseil

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

Comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société

Le comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société a le mandat d'offrir des avis et services au conseil dans le but d'assurer une bonne gouvernance de Marine Atlantique et de créer des relations de travail cohérentes entre le conseil et l'équipe de direction. Il oriente la gouvernance et la responsabilité de la société ainsi que la santé et la sécurité, les valeurs et l'éthique de la société et les éléments

qui favorisent l'efficacité du conseil tels que l'auto-évaluation du conseil, la structure des comités du conseil et son mandat. Au cours de l'année, le comité a changé son nom de « gouvernance et responsabilité de la société » à « comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société » pour refléter l'importance que porte Marine Atlantique à sa culture de sécurité. Le Comité a été particulièrement axé sur l'amélioration de la sécurité au travail. De plus, le comité a examiné plusieurs politiques au niveau du Conseil d'administration et a mis en œuvre de nouvelles pratiques de gouvernance pour ces politiques.

Comité de vérification et de gestion du risque

Le comité de vérification et de gestion du risque a le mandat d'offrir des avis et services au conseil dans le but 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 GRE et du contrôle, le comité assiste le Conseil dans l'accomplissement de ses responsabilités de surveillance à l'égard de la protection des biens, de la conformité aux lois, aux règlements et aux politiques applicables, de l'intégrité de la gestion et des renseignements financiers, ainsi que de l'efficacité de l'exploitation et de l'indépendance des fonctions de vérification internes et externes. Au cours de l'année, en plus de l'examen régulier des principaux risques opérationnels et des mesures d'atténuation associées, le comité a supervisé la mise en œuvre d'une nouvelle approche de la GRE qui devrait être achevée en 2015-16. Le Comité a également examiné plusieurs vérifications des fonctions critiques de l'organisation, y compris les ressources humaines, la gestion des

limitations fonctionnelles, la sécurité, le contrôle des stocks, la chaîne d'approvisionnement et la finance, un programme de couverture, des programmes d'entretien et certains processus opérationnels au sein des divisions des opérations et de l'expérience client. De plus, le comité a été actif dans la mise en œuvre de la politique de gouvernance et d'examen.

Comité des ressources humaines et de la gestion des pensions'

Le comité des ressources humaines et de la gestion des pensions a le mandat d'offrir des avis au conseil dans le but d'assurer une bonne gérance 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. Au cours de l'année, un accent renouvelé a été mis sur l'élaboration d'un processus de planification de la relève robuste pour des rôles clés au sein de l'organisation; le suivi de l'information clé pour le régime de retraite de la société, y compris les évaluations de rendement, la structure de frais, les décisions de financement, le contrôle des dépenses et l'examen des principaux développements dans le secteur des pensions; l'examen continu des principales politiques relatives aux ressources humaines; et la surveillance des négociations impliquant les six conventions collectives de Marine Atlantique.

CONSEIL D'ADMINISTRATION



ROBERT CROSBIE¹

Président du conseil, membre, Comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société, membre, CRHGP



JOHN J. HENLEY

Membre, Comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société



PAUL GRIFFIN²

Président suppléant du conseil, membre d'office du Comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société et du CRHGP



WALTER PELLEY

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



NICK CAREEN

Membre, Comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société, membre, Comité de vérification et de gestion des risques



**DWIGHT
RUDDERHAM**

Membre, CRHGP



STAN COOK

Membre, Comité de vérification et de gestion du risque



GARFIELD MOFFATT

Présidente, CRHGP



JAMES G. DOODY

Président, Comité de vérification et de gestion du risque



SHARON DUGGAN

Présidente du conseil, membre, Comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société, membre, CRHGP

¹A agi de président du conseil jusqu'au 30 octobre 2014

²Nommé président suppléant du conseil le 31 octobre 2014

MEMBRES ET ASSIDUITÉ DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

MEMBRES DU CONSEIL	MEMBRES DE COMITÉ	ASSIDUITÉ
Robert Crosbie ¹ St. John's, T.-N.-L.	Président du conseil, membre, Comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société, membre, CRHGP	2
Paul Griffin ² St. John's, T.-N.-L.	Président suppléant du conseil, membre d'office du Comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société et du CRHGP	5
Nick Careen Jerseyside, T.-N.-L.	Membre, Comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société, membre, Comité de vérification et de gestion des risques	5
Stan Cook St. John's, T.-N.-L.	Membre, Comité de vérification et de gestion du risque	4
James G. Doody, CA St. John's, T.-N.-L.	Président, Comité de vérification et de gestion du risque	5
John J. Henley St. John's, T.-N.-L.	Membre, Comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société	3
Walter Pelley North Sydney, N.-É.	Membre, CRHGP, membre, Comité de vérification et de gestion des risques	5
Dwight Rudderham Sydney, N.-É.	Membre, CRHGP	4
Garfield Moffatt Truro, N.-É.	Présidente, CRHGP	5
Sharon Duggan St. John's, T.-N.-L.	Présidente du conseil, membre, Comité de la sécurité, de gouvernance et de responsabilité de la société, membre, CRHGP	5

¹ A agi de président du conseil jusqu'au 30 octobre 2014

² Nommé président suppléant du conseil le 31 octobre 2014

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 À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

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

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

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

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

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



Shawn Leamon, CPA, CGA
Le vice-président aux finances,
St. John's, Canada
18 juin 2015



Paul Griffin
Le président-directeur général,
St. John's, Canada
18 juin 2015



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la ministre des Transports

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de Marine Atlantique S.C.C., qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2015, et l'état des résultats, l'état des gains et pertes de réévaluation, l'état de la variation des actifs financiers nets et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

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

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Marine Atlantique S.C.C. au 31 mars 2015, ainsi que des résultats de ses activités, de ses gains et pertes de réévaluation, de la variation de ses actifs financiers nets et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

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

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

Pour le vérificateur général du Canada,

Clyde M. MacLellan, FCA
vérificateur général adjoint

Le 18 juin 2015
Halifax, Canada

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 mars 2015 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

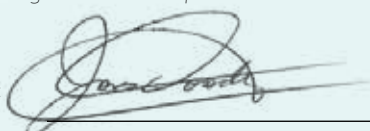
	2015	2014
Actifs financiers		
Trésorerie (note 3)	12 527 \$	13 364 \$
Débiteurs (note 13(a))	10 082	9 868
Stocks destinés à la revente (note 5)	335	313
Instruments financiers dérivés (note 12)	797	739
Actif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	111 832	89 624
	135 573	113 908
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (notes 6 et 13(c))	28 120	30 089
Instruments financiers dérivés (notes 12 et 13(c))	6 027	227
Revenus reportés	3 547	2 278
Somme à payer au gouvernement du Canada (note 4)	2 766	2 604
Charges à payer au titre des indemnités de vacances	5 840	5 560
Passif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	2 118	2 037
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués (note 9)	42 904	41 326
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (note 10)	11 622	11 191
	102 944	95 312
Actifs financiers nets	32 629	18 596
Actifs non financiers		
Immobilisations corporelles (note 11)	204 625	218 790
Stocks destinés à la consommation (note 5)	16 904	23 554
Charges payées d'avance	6 888	8 950
	228 417	251 294
Excédent accumulé (note 14)	261 046 \$	269 890 \$

Obligations contractuelles (note 16)

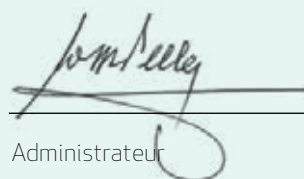
Éventualités (note 17)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Au nom du Conseil d'administration :



Administrateur



Administrateur

ÉTAT DES RÉSULTATS

Exercice clos le 31 mars 2015 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2015		2014
	Budget	Réel	Réel
Revenus	(Note 18)		
Produits des activités de transport	88 254 \$	92 273 \$	91 355 \$
Produits du supplément pour le carburant	12 963	12 930	13 331
Autres produits	60	154	200
	101 277	105 357	104 886
Charges			
Salaires et avantages sociaux	81 235	84 266	80 841
Droits d'affrètement	43 675	42 226	44 600
Taxes d'importation de navires d'affrètement	2 861	2 861	5 034
Carburant	29 227	32 246	29 288
Matériaux, fournitures et services	16 763	17 026	17 195
Réparations et entretien	9 380	10 901	8 479
Assurance, loyers et services publics	7 669	7 200	7 295
Autres charges	4 785	2 851	5 401
Avantages sociaux futurs (notes 8, 9 et 10)	10 820	6 855	18 374
Perte de change	-	1	45
Perte (gain) réalisé sur instruments financiers dérivés	-	4 147	(33)
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	-	268	112
Amortissement (note 11)	35 000	32 792	34 930
	241 415	243 640	251 561
Déficit avant le financement public	(140 138)	(138 283)	(146 675)
Financement public (note 4)			
Exploitation	109 354	117 227	117 742
Immobilisations	18 130	18 895	35 358
	127 484	136 122	153 100
(Déficit) excédent lié aux activités	(12 654)	(2 161)	6 425
Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice	272 115	272 115	265 690
Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice (note 14)	259 461 \$	269 954 \$	272 115 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES GAINS ET PERTES DE RÉÉVALUATION

Exercice clos le 31 mars 2015 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2015	2014
(Pertes) gains de réévaluation survenus pendant l'exercice		
(Pertes) gains non réalisés sur devises	(942) \$	1 422 \$
(Pertes) gains non réalisés sur instruments dérivés	(1 594)	619
Montants reclassés dans l'état des résultats		
(Pertes) gains réalisés sur instruments dérivés	(4 147)	33
(Pertes) gains nets de réévaluation de l'exercice	(6 683)	2 074
Pertes de réévaluation cumulées au début de l'exercice	(2 225)	(4 299)
Pertes de réévaluation cumulées à la fin de l'exercice (note 14)	(8 908) \$	(2 225) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DE LA VARIATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS

Exercice clos le 31 mars 2015 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2015		2014
	Budget	Réel	Réel
	(Note 18)		
Excédent lié aux activités	(12 654) \$	(2 161) \$	6 425 \$
Variation due aux immobilisations corporelles			
Acquisition d'immobilisations corporelles (note 11)	(18 130)	(18 895)	(35 358)
Amortissement des immobilisations corporelles (note 11)	35 000	32 792	34 930
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	-	268	112
Diminution (augmentation) des immobilisations corporelles	16 870	14 165	(316)
Variation due aux autres actifs non financiers			
Achat de stocks destinés à la consommation	(29 395)	(27 061)	(31 053)
Utilisation des stocks destinés à la consommation	28 052	33 709	29 319
Achat de charges payées d'avance	(43 675)	(41 005)	(36 809)
Utilisation de charges payées d'avance	46 536	43 069	41 084
Diminution des autres actifs non financiers	1 518	8 712	2 541
(Pertes) gains nets de réévaluation	-	(6 683)	2 074
Augmentation des actifs financiers nets	5 734	14 033	10 724
Actifs financiers nets au début de l'exercice	18 596	18 596	7 872
Actifs financiers nets à la fin de l'exercice	24 330 \$	32 629 \$	18 596 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice clos le 31 mars 2015 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2015	2014
Activités de fonctionnement		
Rentrées de fonds — clients	106 280 \$	105 615 \$
Rentrées de fonds — autres produits	154	218
Financement public — exploitation	113 610	121 690
Financement public — immobilisations	22 674	31 327
Sorties de fonds — fournisseurs	(110 561)	(115 112)
Sorties de fonds — employés	(82 405)	(81 213)
Sorties de fonds — avantages sociaux futurs	(26 972)	(31 281)
	22 780	31 244
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(22 674)	(31 327)
	(22 674)	(31 327)
Effet des variations des cours du change sur la trésorerie	(943)	1 360
(Diminution) augmentation nette de la trésorerie	(837)	1 277
Trésorerie au début de l'exercice	13 364	12 087
Trésorerie à la fin de l'exercice	12 527 \$	13 364 \$
La Trésorerie comprend :		
Trésorerie affectée	8 477 \$	9 476 \$
Trésorerie non affectée	4 050	3 888
	12 527 \$	13 364 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

1. NATURE DE L'EXPLOITATION ET AUTORISATION

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

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

En décembre 2014, des instructions ont été données par décret (C.P. 2014-1382) à un certain nombre de sociétés d'État, dont Marine Atlantique S.C.C., aux termes de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, pour qu'elles veillent à ce que leurs régimes de retraite prévoient un ratio de partage des coûts 50:50, pour le service courant, au titre des cotisations au régime entre les employés et l'employeur, qui sera instauré graduellement pour tous les participants d'ici au 31 décembre 2017. Selon ces instructions, la Société doit également s'assurer que, pour les nouveaux employés embauchés après le 1er janvier 2015, l'âge normal de la retraite passe à soixante-cinq ans et que l'âge d'admissibilité aux prestations de retraite autres que celles reçues à l'âge normal de la retraite corresponde à celui applicable à ce type de prestations au titre du Régime de pension de retraite de la fonction publique. Au cours de 2014, Marine Atlantique S.C.C. a commencé à prendre des mesures pour mettre en œuvre ces réformes. La stratégie de mise en œuvre de la Société sera décrite dans son plan d'entreprise jusqu'à ce que les engagements pris pour donner suite aux instructions reçues soient entièrement mis en œuvre.

2. MÉTHODES COMPTABLES IMPORTANTES

Référentiel comptable

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

(a) Financement public

La Société reçoit un financement public qui lui permet de répondre à ses besoins de trésorerie à court terme, notamment de faire face à l'excédent des charges d'exploitation sur les produits tirés des activités commerciales et d'acquiescer des immobilisations corporelles. Le financement public reçu est comptabilisé en résultats de l'exercice au cours duquel il a été autorisé et toutes les exigences définies ont été satisfaites par la Société.

Tout écart entre les montants reçus et les montants requis constitue une somme à recevoir du gouvernement du Canada (ou à payer à ce dernier). La Société vend parfois ses actifs et doit alors verser le produit net de la vente des actifs au Trésor. Le cas échéant, le produit net réalisé est porté en diminution des besoins de financement de l'exploitation pour l'exercice au cours duquel la vente a eu lieu.

(b) Instruments financiers

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

(c) Indemnités d'assurance à recevoir

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

(d) Stocks

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

(e) Immobilisations corporelles

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

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

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

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

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

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

(f) Avantages sociaux futurs

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

AVANTAGES DE RETRAITE

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

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

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

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

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

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

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants au régime de retraite agréé et au régime d'avantages de retraite supplémentaire adopté en 2006 est de 10,9 ans (11,3 ans en 2014). L'espérance de vie moyenne estimative des participants à l'ancien régime de retraite supplémentaire est de 17,1 ans (17,0 ans en 2014).

ii) Régimes de soins de santé et de soins dentaires

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

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

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

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants aux régimes d'avantages complémentaires de retraite est de 11,9 ans (13,4 ans en 2014). Les ajustements apportés en raison de modifications des régimes, pour un montant net après compensation des gains ou pertes actuariels non amortis concernant les services rendus par les salariés au cours de l'exercice précédent, sont comptabilisés dans l'état des résultats de la période au cours de laquelle la modification a été apportée.

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

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

AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

i) Passif au titre des indemnités pour accidents de travail

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

Les ajustements qui découlent des gains et pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne prévue de versement des indemnités qui est de 10 ans (10 ans en 2014).

ii) Autres avantages

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

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

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

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

(g) Constatation des revenus

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

(h) Charges

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

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

(i) Charges payées d'avance

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

(j) Conversion de devises

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

(k) Passifs éventuels

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

(l) Incertitude relative à la mesure

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

3. TRÉSORERIE

La trésorerie comprend la trésorerie affectée qui se compose de liquidités libellées en euros qui sont détenues dans un compte de garantie bloqué dans une banque allemande pour le traversier mixte Atlantic Vision. L'entente d'affrètement signée en janvier 2015 exige que le compte de garantie bloqué comprenant une somme équivalant à six mois de droits d'affrètement soit maintenu jusqu'à la fin de l'affrètement en 2017. Le montant total du solde libellé en euros se chiffre à 6 223 € (6 223 € en 2014), ce qui correspondait à 8 477 \$ CA au 31 mars 2015 (9 476 \$ CA en 2014). Si la Société devait contrevenir à l'entente d'affrètement, cette somme serait remise aux propriétaires du traversier.

4. SOMME À PAYER AU (À RECEVOIR DU) 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.

	2015	2014
Somme à payer au gouvernement du Canada au début de l'exercice	2 604 \$	2 687 \$
Crédits parlementaires reçus au cours de l'exercice	136 284	153 017
Comptabilisés au cours de l'exercice		
Financement public – exploitation	(117 227)	(117 742)
Financement public – immobilisations	(18 895)	(35 358)
Excédent (déficit) – financement public	162	(83)
Somme à payer au gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	(2 766) \$	(2 604) \$

5. STOCKS

	2015	2014
Stocks destinés à la consommation		
Stock de carburant	11 525 \$	18 020 \$
Pièces de rechange des navires – sur les navires	2 336	2 246
Pièces de rechange des navires – à terre	3 043	3 288
	16 904	23 554
Stocks destinés à la revente		
Stock de restauration	335	313
Total des stocks	17 239 \$	23 867 \$

Pour l'exercice clos le 31 mars 2015, le montant des stocks passé en charges au cours de l'exercice s'élève 36 740 \$ (33 968 \$ en 2014). La Société a constaté une réduction de valeur de 1 153 \$ (405 \$ en 2014) au titre des stocks.

6. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2015	2014
Créditeurs	15 124 \$	17 152 \$
Charges à payer	6 083	6 514
Salaires et avantages à payer	5 699	5 223
Sommes à remettre à l'État	1 214	1 200
Créditeurs et charges à payer	28 120 \$	30 089 \$

Les sommes dues à l'État et à d'autres organisations publiques se chiffrent à 216 \$ (237 \$ en 2014). Elles sont payables à vue et ne portent pas intérêt.

7. PASSIF AU TITRE D'UN SITE CONTAMINÉ

Dans le cadre de son programme sur les risques, l'observation et la qualité, la Société effectue des évaluations environnementales de ses activités et de ses installations. En 2010-2011, elle a pris connaissance de problèmes environnementaux à l'une de ses anciennes installations portuaires, Bar Harbour, aux États-Unis. La Société a évalué les répercussions des problèmes recensés et défini un plan d'action pour assurer le respect des règlements en vigueur. Elle a comptabilisé une provision de 431 \$ (431 \$ en 2014) dans les créateurs 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. Ce sont les polychlorobiphényles (PCB) découverts au sein des installations qui constituent le principal problème environnemental de la Société. En effet, la quantité de PCB présente dans le sous-sol des installations est supérieure aux normes en vigueur. Il faut savoir que le plancher, les murs et la couche de terre sous la dalle de ciment sont contaminés par des PCB. On soupçonne que ce sont des PCB écoulés du transformateur et de divers matériaux de construction (peintures et produits de calfeutrage contenant des PCB) qui seraient la cause du problème. Parmi les autres problèmes environnementaux dans les installations, il faut mentionner la présence d'amiante et de matériaux contenant de l'amiante et de peintures à base de plomb.

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

Les actuaires indépendants de la Société font une évaluation aux fins de la comptabilité des obligations au titre des prestations de retraite et de la valeur des actifs au titre du régime à la date de l'évaluation (en date du 31 décembre 2014 pour l'exercice clos le 31 mars 2015 et du 31 décembre 2013 pour l'exercice clos le 31 mars 2014). L'évaluation actuarielle la plus récente aux fins de capitalisation est en date du 31 décembre 2013 et elle a été effectuée en 2014.

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

	2015	2014
Obligation au titre des prestations constituées		
Solde d'ouverture	552 352 \$	550 678 \$
Coût des services rendus de l'exercice	7 554	8 922
Cotisations — salariés	4 244	4 064
Intérêts débiteurs	30 548	30 826
Prestations versées	(36 436)	(36 284)
Gain actuariel	55 179	(5 854)
Solde de clôture	613 441 \$	552 352 \$

	2015	2014
Valeur liée au marché des actifs du régime		
Solde d'ouverture	625 656 \$	574 524 \$
Rendement des actifs du régime	60 452	52 013
Cotisations — employeur	17 033	31 339
Cotisations — salariés	4 244	4 064
Prestations versées	(36 436)	(36 284)
Solde de clôture	670 949 \$	625 656 \$

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

	2015		2014	
	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)	670 949 \$	- \$	625 656 \$	- \$
Obligations au titre du régime de retraite (valeur actuarielle)	610 472	2 969	549 814	2 538
Excédent (déficit) à la fin de l'exercice	60 477	(2 969)	75 842	(2 538)
(Gains) pertes actuariels nets non amortis	26 355	812	(3 096)	462
Cotisations de l'employeur pour l'exercice, à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	25 000	39	16 878	39
Actif (passif) au titre des prestations de retraite constituées	111 832 \$	(2 118) \$	89 624 \$	(2 037) \$

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

	2015		2014	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Cotisations :				
Employeur	25 000 \$	156 \$	29 263 \$	153 \$
Salariés	4 244	-	4 064	-
Total	29 244 \$	156 \$	33 327 \$	153 \$
Prestations versées	36 280 \$	156 \$	36 131 \$	153 \$

Composantes du coût découlant des régimes de retraite :

	2015		2014	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Le coût des régimes de retraite pour l'exercice est calculé comme suit :				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	11 692 \$	105 \$	12 852 \$	135 \$
Amortissement de la perte actuarielle nette	108	51	4 818	76
Cotisations — salariés	(4 244)	-	(4 064)	-
Charge au titre des prestations de retraite	7 556	156	13 606	211
Intérêts sur les obligations au titre du régime de retraite	30 467	81	30 759	67
Rendement prévu des actifs du régime	(35 230)	-	(31 575)	-
Charge (revenu) d'intérêt au titre des prestations de retraite	(4 763)	81	(816)	67
Coût des régimes de retraite	2 793 \$	237 \$	12 790 \$	278 \$

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

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

Les actifs du régime de retraite agréé sont placés dans des titres de créance et des actions. Au 31 décembre 2014, soit la date d'évaluation aux fins de l'établissement des états financiers de l'exercice clos le 31 mars 2015, les actifs du régime étaient composés à 59 % de titres de créance et à 41 % d'actions (54 % et 46 % respectivement en 2014). La valeur de marché des actifs du régime s'élève à 737 500 \$ (661 843 \$ en 2014).

Le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur du marché était de 90 815 \$ ou 14,0 % (60 369 \$ ou 10,0 % en 2014) et le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur liée au marché était de 60 452 \$ ou 9,7 % (52 013 \$ ou 9,4 % en 2014).

Les gains et les pertes survenus au cours de l'exercice se ventilent comme suit : gain sur la valeur liée au marché des actifs du régime de 25 220 \$ (20 436 \$ en 2014); gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées dans le cadre du régime de retraite agréé de 54 779 \$ (5 713 \$ en 2014); gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées relatives aux régimes de retraite supplémentaires de 400 \$ (144 \$ en 2014).

Les hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2015	2014
Obligations au titre des régimes de retraite		
Taux d'actualisation – régime agréé	4,8%	5,7%
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	2,2%	3,1%
Taux de croissance de la rémunération	3,5%	3,5%
Taux d'inflation	2,0%	2,0%
Coûts des régimes de retraite		
Taux d'actualisation – régime agréé	5,7%	5,5%
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	3,1%	2,3%
Taux de rendement prévu des actifs	5,7%	5,5%
Taux de croissance de la rémunération	3,5%	3,5%
Taux d'inflation	2,0%	2,0%

9. PASSIF AU TITRE DES AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES DE RETRAITE CONSTITUÉS

La Société fournit une assurance-vie et une assurance pour soins de santé et soins dentaires à ses employés retraités. La valeur actualisée de ce régime non capitalisé d'avantages pour retraités actuels et futurs est déterminée par un actuair indépendant en fonction des estimations de la direction. Une évaluation actuarielle a été effectuée en date du 31 décembre 2014 pour l'exercice clos le 31 mars 2015, alors que le montant du passif au titre des prestations constituées en date du 31 mars 2014 a été établi à partir d'une évaluation actuarielle effectuée le 31 décembre 2013.

Une charge de 2 042 \$ (3 402 \$ en 2014) 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 :

	2015	2014
Obligation au titre des avantages complémentaires de retraite constitués (valeur actuarielle)	(38 863) \$	(33 341) \$
(Pertes) actuarielles nettes non amorties	(4 169)	(8 107)
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	128	122
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués	(42 904) \$	(41 326) \$

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

	2015	2014
Cotisations de l'employeur	464 \$	454 \$
Prestations versées	464 \$	454 \$

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

	2015	2014
Le coût des avantages complémentaires de retraite est calculé comme suit :		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 624 \$	2 081 \$
Intérêts sur les obligations	1 075	1 012
Amortissement des (gains) pertes actuariels nets	(657)	309
Coût des avantages complémentaires de retraite	2 042 \$	3 402 \$

Les hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2015	2014
Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite		
Taux d'actualisation	2,2%	3,1%
Taux de croissance de la rémunération	3,5%	3,5%
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	5,8%	5,8%
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,5%	4,5%
Année où l'on prévoit atteindre le taux cible	2032	2032
Taux d'inflation	2,0%	2,0%
Coût des avantages complémentaires de retraite		
Taux d'actualisation	3,1%	2,3%
Taux de croissance de la rémunération	3,5%	3,5%
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	5,8%	5,9%
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,5%	4,5%
Année où l'on prévoit atteindre le taux cible	2032	2032
Taux d'inflation	2,0%	2,0%

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 2015 :

	Augmentation	Diminution
Total du coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice et des intérêts débiteurs	697 \$	(511) \$
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués	7807 \$	(5896) \$

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

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

Le passif déterminé par évaluation actuarielle comprend une obligation au titre des prestations d'invalidité et des pensions de survivants accordées connues, une obligation au titre de toutes les prestations futures pouvant être accordées relativement à des demandes d'indemnisation passées et d'autres coûts comme l'indemnisation temporaire, les frais pour soins de santé, les coûts de réadaptation ainsi que les frais d'administration facturés par les diverses commissions provinciales. Ces montants sont présentés à la valeur actualisée nette, compte tenu des taux d'inflation, des taux d'intérêt, des taux de mortalité et des projections du montant global des demandes d'indemnisation pour des incidents survenus. Les plus récentes évaluations actuarielles des indemnités pour accidents de travail aux fins de la comptabilité ont été effectuées en date du 31 décembre 2012 et leurs résultats ont été actualisés par extrapolation aux dates d'évaluation, soit en date du 31 décembre 2013 et du 31 décembre 2014. La plus récente évaluation actuarielle des autres avantages postérieurs à l'emploi aux fins de la comptabilité a été effectuée en date du 31 décembre 2014.

Une charge de 1 783 \$ (1 904 \$ en 2014) est comptabilisée dans l'état des résultats au titre du coût des avantages postérieurs à l'emploi.

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

	2015	2014
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi (valeur actuarielle)	(14 371) \$	(13 273) \$
Pertes actuarielles nettes non amorties	2 445	1 606
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	304	476
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués	(11 622) \$	(11 191) \$

Résumé des prestations versées au cours de l'exercice :

	2015	2014
Prestations versées	1 352 \$	1 411 \$

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

	2015	2014
Calcul du coût des avantages postérieurs à l'emploi de l'exercice :		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1,154 \$	1,210 \$
Intérêts sur les obligations	421	344
Amortissement des pertes actuarielles nettes	208	350
Coût des avantages postérieurs à l'emploi	1,783 \$	1,904 \$

Les hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2015	2014
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation	2.2%	3.1%
Taux de croissance de la rémunération moyenne dans l'industrie	3.0%	3.0%
Taux d'inflation	2.0%	2.0%
Taux de croissance du coût des soins de santé	5.0%	5.0%
Coût des avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation	3.1%	2.3%
Taux de croissance de la rémunération moyenne dans l'industrie	3.0%	3.0%
Taux d'inflation	2.0%	2.0%
Taux de croissance du coût des soins de santé	5.0%	5.0%

Pour l'exercice clos le 31 mars 2015, la Société a versé à la Commission d'indemnisation des accidents du travail de la Nouvelle-Écosse des primes de 363 \$ (380 \$ en 2014) 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

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

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

2014 Coût

	Solde d'ouverture	Acquisitions	Transferts	Cessions	Solde de clôture
Navires	103 136 \$	1 251 \$	2 058 \$	(1 016) \$	105 429 \$
Installations côtières	123 256	2 693	20 777	(59)	146 667
Améliorations locatives	53 992	1 307	9 562	(225)	64 636
Matériel	23 950	134	3 897	(672)	27 309
Travaux en cours	48 419	29 973	(36 294)	-	42 098
	352 753 \$	35 358 \$	- \$	(1 972) \$	386 139 \$

2014 Amortissement cumulé

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

2015 Valeur comptable nette

2014 Valeur comptable nette

Navires	37 745 \$	44 178 \$
Installations côtières	113 598	95 725
Améliorations locatives	10 509	23 811
Matériel	11 875	12 978
Travaux en cours	30 898	42 098
	204 625 \$	218 790 \$

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 :

	2015		2014	
	Juste valeur	Coût	Juste valeur	Coût
Actifs financiers				
Trésorerie	- \$	12 527 \$	- \$	13 364 \$
Débiteurs	-	10 082	-	9 868
Somme à recevoir du gouvernement du Canada	-	-	-	-
Instruments financiers dérivés	797	-	739	-
	797 \$	22 609 \$	739 \$	23 232 \$
Passifs financiers				
Créditeurs et charges à payer	- \$	28 120 \$	- \$	30 089 \$
Somme à payer au gouvernement du Canada	-	2 766	-	2 604
Instruments financiers dérivés	6 027	-	227	-
	6 027 \$	30 886 \$	227 \$	32 693 \$

(b) Juste valeur

Les estimations de la juste valeur sont établies à une date donnée, au moyen de l'information disponible à ce moment sur les instruments financiers et les conditions prévalant sur le marché. Les estimations sont, de par leur nature, subjectives, car elles comportent des incertitudes et reposent sur des jugements importants. Les justes valeurs des actifs financiers dérivés et des passifs financiers dérivés de la Société au 31 mars 2015, toutes classées au niveau 2, sont fondées sur les prix cotés pour des actifs ou des passifs similaires ou établies à partir de données observables. Par ailleurs, la juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée comme étant la valeur actualisée des gains et pertes non réalisés calculée en fonction des prix du marché au 31 mars. Cette valeur correspond généralement au montant estimatif que la Société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date de clôture. La Société se fonde sur l'information reçue des banques à charte canadiennes pour établir la juste valeur des instruments financiers dérivés.

(c) Instruments dérivés

Les instruments financiers dérivés utilisés par la Société, qui sont évalués à la juste valeur, sont notamment des swaps qui sont généralement 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 devises à une date ultérieure et à un cours stipulé d'avance. Les contrats de change à terme en euros se rattachent aux paiements au titre de l'affrètement de l'Atlantic Vision. Les contrats de change à terme en dollars des États-Unis se rattachent à des contrats soumissionnés.

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

	2015				2014
	Période (Note 1)	Prix fixe par unité (Note 2)	Quantité nominale (Note 3)	Juste valeur	Juste valeur
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2015	2,9174-3,243	798	- \$	68 \$
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2016	2,1107-2,195	882	168	22
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2017	2,33-2,3819	1 050	152	-
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2018	2,4129-2,4168	672	84	-
Swap - Pétrole brut - mazout lourd n° 6 à 1	2015	80,90-113,035	62	-	412
Swap - Pétrole brut - mazout lourd n° 6 à 1	2016	52,11-62,16	32	233	237
Swap - Pétrole brut - mazout lourd n° 6 à 1	2017	58,4-67,4	20	141	-
				778 \$	739 \$

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%.

	2015			2014	
	Période (Note 1)	Taux de change à terme \$ CA/\$ US	Quantité nominale (\$ US)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2016	1,2615-1,2630	3 650	19 \$	- \$
				19 \$	- \$

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

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

	2015				2014
	Période (Note 1)	Prix fixe par unité (Note 2)	Quantité nominale (Note 3)	Juste valeur	Juste valeur
Swap – Pétrole brut – mazout n° 2	2015	2,8819-3,151	672	- \$	(42) \$
Swap – Pétrole brut – mazout n° 2	2016	2,8015-3,106	1 050	(938)	(6)
Swap – Pétrole brut – mazout n° 2	2017	2,66-3,0575	462	(137)	-
Swap – Pétrole brut – mazout n° 2	2018	2,745	84	(16)	-
Swap – Pétrole brut – mazout lourd n° 6 à 1	2015	89,90-104,58	44	-	(127)
Swap – Pétrole brut – mazout lourd n° 6 à 1	2016	85,08-104,12	96	(3 651)	(37)
Swap – Pétrole brut – mazout lourd n° 6 à 1	2017	89,28-101,4	32	(1 024)	-
				(5 766) \$	(212) \$

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 %.

	2015				2014
	Période (Note 1)	Taux de change à terme \$/CA/EURO	Quantité nominale (EURO)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2015	1,5230	3 150	- \$	(15) \$
Contrats de change à terme	2016	1,3896-1,4499	3 473	(261)	-
				(261) \$	(15) \$

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

13. GESTION DES RISQUES FINANCIERS

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

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

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

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

Risque de crédit :

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

Risque de marché :

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

Risque de liquidité :

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

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

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

(a) Risque de crédit

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

Trésorerie

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

La banque allemande a obtenu de l'agence de notation Moody's une cote de crédit intrinsèque de E, la cote Aa1 sur sa dette à long terme garantie et la cote de P-3 sur sa dette à court terme non garantie. L'agence Fitch Ratings lui a quant à elle attribué une cote de crédit intrinsèque de B, la cote AAA sur sa dette à long terme garantie et la cote F1 sur sa dette à court terme non garantie au 31 mars 2015.

Débiteurs

Les débiteurs de la Société totalisaient 10 082 \$ au 31 mars 2015 (9 868 \$ en 2014). Ils se composent de créances clients d'une valeur de 4 314 \$ (4 283 \$ en 2014) et d'autres débiteurs s'élevant à 5 768 \$ (5 585 \$ en 2014), dont un montant de 3 942 \$ (3 405 \$ en 2014) qui représente des indemnités recouvrables sur assurances.

Les créances clients sont créées dans le cours normal des activités et sont payables à vue. La Société fournit des services à un grand nombre de clients. Il faut cependant savoir que cinq clients représentent 51 % des créances clients (cinq clients représentaient 51 % des créances clients en 2014). La Société estime qu'aucun risque de crédit important n'est lié aux débiteurs.

Au 31 mars 2015, environ 5 % (4 % en 2014) des créances clients étaient exigibles depuis plus de 30 jours, alors que 95 % (96 % en 2014) 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 209 \$ au 31 mars 2015 (190 \$ en 2014). 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 :

	2015	2014
À court terme	3 262 \$	3 607 \$
Exigibles depuis 1 à 30 jours	1 025	693
Exigibles depuis 31 à 120 jours	8	19
Exigibles depuis 121 jours et plus	228	154
	4 523	4 473
Déduire : Provision pour créances douteuses	(209)	(190)
Montant net des créances clients	4 314 \$	4 283 \$

Instruments dérivés

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

(b) Risque de marché

(i) Risque de change

Le risque de change découle des variations des cours des monnaies étrangères. La Société utilise les dérivés (contrats de change à terme) pour gérer ce risque. Elle fait des paiements de location mensuels qui se situent entre 660 et 900 euros dans le cadre de l'entente d'affrètement pour le traversier mixte Atlantic Vision. Pour réduire ce risque au minimum, la Société achète des contrats de change à terme pour au moins 50 % du montant des paiements de location mensuels. La Société a réduit l'exposition au risque de change, car les paiements de location ont été partiellement couverts. Une variation de 5 points de pourcentage des taux de change n'aurait pas d'incidence importante sur les états financiers.

(ii) Risque de taux d'intérêt

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

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

Afin de gérer son exposition à la fluctuation du prix du carburant, la Société établit des contrats dérivés (swaps) avec des intermédiaires financiers. Elle met en œuvre une politique de couverture du carburant qui vise à stabiliser les écarts budgétaires concernant le carburant et le supplément pour le carburant qui est imposé aux clients d'une année à l'autre. Une augmentation ou une diminution de 10 points de pourcentage du prix du carburant au cours de l'exercice clos le 31 mars 2015 aurait une incidence sur les gains et pertes de réévaluation se chiffrant à 499 \$ ou (499 \$) respectivement, découlant de la variation de la juste valeur des instruments dérivés sur produits de base.

(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 2014) 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 2015 (aucun montant en 2014), mais cette facilité a permis l'émission de lettres de crédit irrévocables pour un montant de 35 622 \$ (35 622 \$ en 2014). 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 2014) pour une période indéterminée.

La banque de la Société a émis des lettres de crédit irrévocables sur la facilité de crédit d'exploitation de la Société en faveur de CIBC Mellon Trust Company aux fins d'une fiducie pour le régime de retraite des salariés de Marine Atlantique S.C.C. Ces lettres de crédit totalisent 31 422 \$ (31 422 \$ en 2013) et viennent à expiration le 31 décembre 2015. 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 passifs 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 28 120 \$ (30 089 \$ en 2014). La valeur comptable des créditeurs au 31 mars 2015 s'élevait à 15 185 \$ (18 352 \$ en 2014) et tous sont exigibles dans un délai de 60 jours. Les charges à payer de la Société avaient une valeur comptable de 12 935 \$ au 31 mars 2015 (11 737 \$ en 2014).

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

2015					
	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 3 ans	Total
Créiteurs et charges à payer	28 120 \$	-	-	-	28 120 \$
Passifs financiers dérivés	884 \$	2 256	1 620	1 267	6 027 \$

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

14. EXCÉDENT ACCUMULÉ

L'excédent accumulé se compose de ce qui suit :

	2015	2014
Excédent accumulé lié aux activités	269 954 \$	272 115 \$
(Pertes) de réévaluation cumulées	(8 908)	(2 225)
Excédent accumulé	261 046 \$	269 890 \$

L'excédent accumulé lié aux activités comprend un montant de 258 \$ (258 \$ en 2014) 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 2015, 517 061 actions (517 061 actions en 2014) à 0,50 \$ l'unité (0,50 \$ l'unité en 2014) 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 1 848 \$ (1 787 \$ en 2014) avec d'autres parties apparentées, qui sont comptabilisées dans les créiteurs comme l'explique la note 6. En outre, le gouvernement du Canada finance la Société, comme cela est précisé dans les notes complémentaires 2a) et 4. Transports Canada a autorisé la Société à utiliser gratuitement les terres publiques sur lesquelles sont sis ses terminaux portuaires. Aucun montant n'a donc été comptabilisé à ce titre, car la juste valeur de ce service qui est rendu gratuitement ne peut pas faire l'objet d'une estimation fiable.

16. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

(a) Le montant total requis pour terminer les travaux en cours faisant l'objet d'un contrat au 31 mars 2015 se chiffrait à 2 531 \$ (10 492 \$ en 2014). Le solde au titre de ces contrats sera réglé au cours de l'exercice 2015-2016.

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

	Affrètement	Autre	Total
2015-16	32 076 \$	381 \$	32 457 \$
2016-17	11 819	382	12 201
2017-18	7 478	381	7 859
2018-19	-	381	381
2019-20	-	159	159
	51 373 \$	1 684 \$	53 057 \$

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.

(c) En 2015-2016, la Société a fait savoir qu'elle exerçait son option d'achat en vue d'acquérir deux des traversiers mixtes qu'elle loue actuellement, soit le *Blue Puttees* et le *Highlanders*, au terme de la période d'affrètement initiale. Le prix de chacun des traversiers est de 69 000 €, ce qui équivaut à 94 000 \$ CA au 31 mars 2015. L'achat du *Blue Puttees* et du *Highlanders* sera complété au plus tard le 22 décembre 2015 et le 16 février 2016, respectivement.

Les fonds nécessaires pour procéder à l'acquisition des deux navires ont été inscrits dans le *Budget supplémentaire des dépenses (A)* 2015-2016, qui a été déposé à la Chambre des communes le 14 mai 2015. Le Conseil d'administration de la Société a approuvé une stratégie de couverture visant à réduire le risque de change.

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 2015, elle faisait l'objet de réclamations estimées à 60 \$ (60 \$ en 2014) 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 550 \$ (650 \$ en 2014) pour lesquelles le risque que l'événement futur déterminant se produise est indéterminable. Aucun montant n'a donc été comptabilisé pour ces réclamations. Ces estimations ont été établies en posant des jugements professionnels et en tenant compte des expositions maximales, qui sont limitées en raison des franchises fixées.

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

18. MONTANTS BUDGÉTÉS

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

19. CHIFFRES COMPARATIFS

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