

2016-2017 RAPPORT ANNUEL



Marine Atlantic
Marine Atlantique

Canada¹

TABLE DES MATIÈRES

Faits saillants de 2016-2017	1
Message du conseil d'administration	2
Message du président et chef de la direction	3
Nos rôle et service.....	4
Rétrospective de l'année	8
Opérations sûres, sécuritaires et respectueuses de l'environnement.....	13
Notre engagement continu envers une excellente expérience client.....	18
Nos employés constituent la force de nos activités.....	22
Notre engagement social	27
Succès pour l'avenir	31
Vers un changement positif	
Vue d'ensemble des activités du conseil d'administration et de la direction.....	32
Aperçu financier	36
États financiers	41

FAITS SAILLANTS

DE 2016-17



Nombre de traversées

1 701



Passagers

326 796



Véhicules passagers

120 314



Véhicules commerciaux

94 459



Ponctualité (à l'exclusion des retards dus aux conditions météorologiques)

91 %



MESSAGE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



À partir des infrastructures nouvelles et améliorées jusqu'à une expérience client rehaussé en passant par l'usage des technologies modernes, le service de Marine Atlantique a considérablement évolué au cours des dernières années. Nos clients nous font part qu'ils sont reconnaissants des changements positifs qui se poursuivent et cet élan se reflète dans nos sondages sur la satisfaction des clients. Soixante-dix-sept pour cent des clients disent qu'ils sont très satisfaits de leur expérience par rapport à seulement 51 % en 2010. Notre taux de ponctualité s'élève à 91 pour cent (à l'exclusion des retards dus aux conditions météorologiques) par rapport à seulement 59 pour cent en 2010.

Nos employés travaillent chaque jour pour offrir une liaison de transport économique et essentielle aux Canadiens de l'Atlantique. Leur travail acharné et leur dévouement continuent de produire des résultats positifs et je tiens à les remercier de leur engagement continu envers notre service. Grâce à leurs efforts, les investissements réalisés en vue de rendre notre service encore plus moderne et efficace, ainsi que nos partenariats avec les intervenants, l'industrie et les entreprises, nous renforçons notre service et créons de nouvelles occasions pour les secteurs commerciaux et du tourisme.

Je remercie également le gouvernement du Canada de son soutien continu et de l'investissement dans notre service, dont l'investissement en capital de 22 millions \$ du budget de 2016 et la récente annonce du financement de 445 millions \$ sur trois ans, prévu au budget 2017. Ces fonds offrent à notre équipe une plus grande certitude pour la planification et nous permettront d'apporter les améliorations nécessaires pour rehausser et renforcer nos opérations.

J'aimerais également souhaiter la bienvenue à notre nouveau président du conseil, Kristopher Parsons, qui a été nommé à ce poste le 26 mars. La période que j'ai passé en tant que présidente suppléante été très enrichissante et je remercie les collègues de mon conseil de leur dévouement et de leur collaboration. Nous sommes impatients de poursuivre ce travail sous la direction de Kristopher.

Nous nous engageons à offrir le meilleur service de traversier possible pour répondre aux besoins des nombreux intervenants, visiteurs et entreprises qui dépendent quotidiennement de notre service. Grâce à nos valeurs de sécurité, de travail d'équipe, d'engagement, d'intégrité et d'excellence, nous nous appuyons sur nos succès d'une année à l'autre et sur les taux élevés de satisfaction des clients, de ponctualité et de fiabilité. Nous continuerons de mettre l'accent sur les efforts en cours ainsi qu'initier d'autres changements qui rehausseront encore davantage l'expérience de voyage de nos clients.

Nous avons hâte de vivre la prochaine année et de collaborer avec notre équipe de direction, nos intervenants, nos partenaires de l'industrie et nos clients. Nous nous efforcerons d'obtenir des résultats encore plus importants dans le futur.

Bien à vous,

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

Sharon Duggan,
Présidente suppléante du Conseil d'administration

MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION



Nous tous de chez Marine Atlantic n'avons ménagé aucun effort pour offrir à nos clients un service de traversier sécuritaire, moderne, efficace et fiable. Pour ce faire, nous avons amélioré notre infrastructure, nous avons implanté de nouvelles technologies et nous avons mis en place de meilleures pratiques commerciales, le tout dans l'optique d'offrir l'expérience la plus sécuritaire et la meilleure possible à nos clients.

En février, Marine Atlantic a eu l'honneur de recevoir le Prix du partenaire corporatif de tourisme du Hospitality Newfoundland and Labrador (HNL). Ce prix soulignait nos efforts pour soutenir et développer des occasions commerciales avec nos partenaires touristiques et démontre que le travail acharné de nos employés a permis d'améliorer l'expérience de voyage pour les clients. Nous sommes fiers du soutien que nous recevons de nos partenaires commerciaux et nous continuerons à répondre aux besoins de nos clients et à garder la confiance de nos parties prenantes.

Notre désir de continuer ce changement positif a été reflété dans nos efforts tout au long de l'année. Certaines de ces initiatives nouvelles et poursuivies comprenaient un examen du service à bord en vue d'améliorer encore davantage l'ensemble de l'expérience de nos clients; un programme de renouvellement des processus commerciaux dans le but d'améliorer la façon dont nos clients et nos employés interagissent quotidiennement avec l'information; des campagnes de rabais d'essai conçues pour développer une structure de prix améliorée qui répond mieux aux divers besoins de nos clients; les mises à niveau de l'infrastructure dans nos installations de terminal et nos quais qui s'appuient sur nos investissements précédents; et le travail en cours avec le gouvernement du Canada concernant notre configuration future de la flotte.

Avec les taux de satisfaction de nos clients, de fiabilité et de ponctualité que nous continuons de voir s'améliorer d'une année à l'autre et notre deuxième année consécutive de croissance de l'achalandage de passagers, la première augmentation d'une année à l'autre de l'achalandage de passagers en deux décennies, nous nous rapprochons de notre objectif de devenir un service moderne et efficace offrant une expérience client de haut niveau. Nous sommes fiers de nos améliorations, mais nous sommes conscients qu'il reste encore des choses à faire.

J'aimerais profiter de cette occasion pour rendre hommage à notre présidente suppléante sortante, Sharon Duggan, pour son leadership extraordinaire. Son engagement envers notre organisation, ses conseils et ses idées toujours pertinents ont contribué à renforcer le service de Marine Atlantic et je me réjouis de la poursuite de sa participation alors qu'elle continuera de siéger sur notre conseil d'administration. Je souhaite également souhaiter la bienvenue à notre nouveau président, Kristopher Parsons, dont l'expérience et les connaissances seront un atout pour notre société, nos services et nos clients.

Grâce à notre engagement continu envers la sécurité et l'application de nos valeurs d'entreprise, nous continuerons à évoluer pour répondre aux besoins changeants de nos clients et de notre service. En favorisant un dialogue constructif et une collaboration avec nos partenaires commerciaux, nous sommes anxieux d'offrir un service encore meilleur l'année prochaine.

Bien à vous,

A handwritten signature in blue ink, which appears to read "P. Griffin". The signature is fluid and cursive.

Paul Griffin,
président et chef de la direction



NOS RÔLE ET SERVICE



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

PROFIL DE NOTRE SOCIÉTÉ

Marine Atlantique est une société d'État chargée de remplir le mandat constitutionnel d'offrir un service de transport de marchandises et de passagers entre North Sydney en Nouvelle-Écosse et Port aux Basques à Terre-Neuve-et-Labrador. Ce service est essentiel pour la liaison entre la province de Terre-Neuve-et-Labrador et le Canada continental.

Ayant le siège social à St. John's à Terre-Neuve-et-Labrador, Marine Atlantique gère des terminaux à Port aux Basques et à Argentia à Terre-Neuve-et-Labrador et North Sydney en Nouvelle-Écosse. Nous assurons des services de traversier 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 saisonnier de 280 milles marins entre Argentia et North Sydney.

Pour remplir son mandat, Marine Atlantique exploite une flotte composée de quatre traversiers de cote glace (navires qui sont renforcés et ayant des spécifications supplémentaires pour permettre la navigation à travers la glace de mer) : le *Blue Puttees*, le *Highlanders*, le *Atlantic Vision* et le *Leif Ericson*. La société présente chaque année un rapport au gouvernement du Canada par l'entremise du ministre des Transports.

NOTRE VISION

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

NOTRE MISSION

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

NOS VALEURS



Sécurité

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



Travail d'équipe

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



Engagement

Nous avons tous la responsabilité de notre rendement et du succès de l'entreprise. Nous comprenons nos engagements envers nos clients et les uns envers les autres.



Intégrité

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



Excellence

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

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



NOS ACTIVITÉS

Marine Atlantique transporte une gamme diversifiée de voyageurs et de véhicules. La société transporte quotidiennement des passagers, des véhicules passagers et leurs occupants, des camions gros porteurs et leurs occupants, des remorques sans tracteur (remorques seules sans conducteur) et autres véhicules comme les autocaravanes, les autobus, les motocyclettes et les véhicules tout-terrain.

Seul service à assurer la traversée quotidienne entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse à longueur d'année, la société transporte des produits entrant et quittant la province par l'intermédiaire de l'industrie du camionnage commercial. Des marchandises comme des fruits, des légumes, des produits laitiers, des viandes, des poissons frais, des matières dangereuses et des fournitures médicales sont 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.

À titre de service de traversier principal pour les véhicules passagers vers l'île de Terre-Neuve 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 d'été, Marine Atlantique transporte un grand nombre de voyageurs, résidents et non-résidents, et joue un rôle clé dans le soutien de l'industrie du tourisme de la province.

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



Les navires de Marine Atlantique 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 explique les raisons pour lesquelles Marine Atlantique nécessite des traversiers de cote glace.

NOTRE ENVIRONNEMENT D'EXPLOITATION

En activité à longueur d'année, les navires et les équipages de Marine Atlantique naviguent tout autant pendant les journées agréables d'été que dans les conditions hivernales difficiles. Le service de traversier est fortement influencé par son environnement opérationnel. Aussi, les capitaines et les équipages de nos navires surveillent constamment les prévisions météorologiques pour assurer la sécurité et le confort des passagers au cours des traversées.

L'environnement dans lequel Marine Atlantique offre ses services de traversier dicte le besoin de la société de se doter de navires de cote glace modernes et bien entretenus, ainsi que d'employés hautement qualifiés et formés. De par sa nature, le service offert par Marine Atlantique exige la réalisation d'opérations complexes et l'accent est toujours mis sur la sécurité, la fiabilité et le service à la clientèle.

NOS NORMES DE SÉCURITÉ ET NOS RÈGLEMENTS

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



RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE



En mettant l'accent sur la sûreté et la sécurité, la modernisation des infrastructures, l'amélioration des processus commerciaux, le rehaussement du service à la clientèle, les initiatives en matière de ressources humaines, les investissements dans la communauté et la gestion de l'environnement, la société a poursuivi son élan tout au long de l'année pour renforcer son service et ses responsabilités envers les clients et les intervenants.



RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE

L'objectif de Marine Atlantique est d'offrir un service de traversier sécuritaire et efficace qui procure une expérience positive pour nos clients. À cette fin, le renouvellement de la flotte est un cycle continu au sein de la société.

Configuration future de la flotte

Au cours de l'exercice financier 2015-16, Marine Atlantique a acheté le *Blue Puttees* et le *Highlanders* dans le cadre du processus de renouvellement de la flotte en cours de la société. De plus, une demande de renseignements a été émise pour obtenir des informations sur le marché des navires afin d'identifier les options potentielles pour le remplacement futur de la flotte, car la société se prépare à remplacer le *Leif Ericson* et le *Atlantic Vision*.

Au cours de l'exercice financier 2016-17, l'information obtenue dans le cadre de la demande de renseignements a été examinée et présentée au gouvernement du Canada à des fins d'analyse et de considération plus approfondies. Marine Atlantique continuera à travailler avec le gouvernement fédéral l'année prochaine relativement à l'avenir de la configuration future de la flotte de la société.





Présidente suppléante du conseil d'administration Sharon Duggan, président et chef de la direction Paul Griffin, député Gudrid Hutchings, Ministre Marc Garneau, Capitaine Scott Dowding, député à la Chambre d'assemblée Andrew Parsons, député à la Chambre d'assemblée Scott Reid, maire suppléant Todd Strickland

RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES À TERRE

Dans le budget de 2016, le gouvernement du Canada a annoncé un financement de 22 millions de dollars pour l'amélioration de l'infrastructure d'amarrage à North Sydney et à Port aux Basques, la modernisation d'un système d'amarrage ainsi que du réseau d'égouts pluviaux au terminal de Port aux Basques. Toutes ces initiatives sont conçues pour renforcer l'infrastructure, la sécurité et la fiabilité ainsi que moderniser les actifs vieillissants. Au cours de l'année, des travaux importants ont été réalisés pour les trois projets.

Modernisation des infrastructures de quai

Les quais sont une partie intégrante de l'infrastructure requise pour le service de traversier. Dans le cadre de la modernisation de l'infrastructure des quais à Port aux Basques et à North Sydney, les défenses de quai (conçues pour protéger les navires et les quais) ont été identifiées comme exigeant une modernisation. Au cours de l'année, le travail de conception a été complété et un appel d'offres a été émis pour identifier les partenaires capables de fournir le matériel. Des contrats ont été attribués et les nouvelles défenses sont actuellement en cours de fabrication pour répondre aux exigences de Marine Atlantique, avec une installation prévue lors de l'exercice 2017-18.



Modernisation du système d'amarrage

L'amarrage est l'une des parties les plus importantes et intrinsèquement dangereuses du processus d'accostage car cette action assure l'amarrage des navires au quai. Cette activité quotidienne est réalisée en conformité à des procédures et des protocoles de sécurité bien définies. Le nouveau système d'amarrage sera conçu pour améliorer davantage les caractéristiques de sécurité et rendre le processus d'amarrage plus efficace et efficient pour nos clients. Au cours de l'année, une demande de renseignements a été émise pour recueillir des informations en vue de déterminer des options d'amarrage possibles et les partenaires disponibles pour répondre aux besoins de l'organisation. Un certain nombre de propositions ont été reçues dans le cadre du processus de demande de renseignements qui ont ensuite été examinées et évaluées pour déterminer la meilleure option pour la société. Une fois les consultations internes terminées, qui permettront d'identifier les possibilités et les défis reliés au projet, un partenaire sera sélectionné et la phase de mise en œuvre débutera.



Réseau d'égouts pluviaux au terminal de Port aux Basques

Les égouts pluviaux du terminal de Port aux Basques aident à diriger les débits d'eau reliés aux conditions météorologiques et aux tempêtes. Puisque l'infrastructure existante a été identifiée comme dépassant sa durée de vie de conception normalement prévue, l'investissement a permis de commencer les travaux de remplacement nécessaires au cours de l'année. Avec les travaux de modernisation, le nouveau système d'égouts pluviaux est conçu pour traiter les flux des eaux pluviales anticipés et devrait être achevé au début de l'exercice 2017-18.



MODERNISATION ET RENFORCEMENT DES PROCESSUS COMMERCIAUX

Marine Atlantic continue de se concentrer sur l'amélioration de la façon dont elle mène ses activités commerciales quotidiennes. Les technologies à jour combinées à de nouvelles approches pour accomplir des tâches quotidiennes nous permettent d'améliorer notre service. Qu'il s'agisse de prendre une réservation, de récupérer un document ou de soumettre une facture, nous travaillons à renforcer nos processus commerciaux et les interactions avec nos clients et nos employés.

Renouvellement des processus commerciaux

Le projet de renouvellement des processus commerciaux est un projet pluriannuel à l'échelle de l'entreprise visant à rationaliser les activités et à intégrer les processus de travail aux technologies et systèmes précédemment déconnectés. Conçu pour éliminer la duplication de processus qui a évolué au fil du temps, le projet vise à permettre aux employés d'effectuer plus efficacement leurs tâches et d'améliorer encore davantage l'expérience de nos clients en renforçant nos activités pour le présent et l'avenir.

L'année dernière, nous nous sommes concentrés sur l'établissement de bases solides pour assurer un projet réussi. Pour solliciter l'intérêt des fournisseurs de la planification des ressources de l'entreprise (PRE), un appel d'offres a été publié au premier trimestre de 2016-17. Ce processus a permis à la société de choisir une nouvelle solution PRE pour la gestion et l'intégration de nos fonctions commerciales.

Faisant suite à la sélection de la nouvelle solution, un deuxième appel d'offres a été émis pour sélectionner un partenaire de mise en œuvre possédant l'expertise et l'expérience pour aider la société à adopter efficacement la nouvelle solution. La sélection du nouveau partenaire ainsi que le début du déploiement de la nouvelle solution devraient avoir lieu au cours de l'exercice financier 2017-18.

En prévision de la mise en œuvre de la nouvelle solution PRE, un examen de nos processus, procédures et données est en cours en vue de déterminer le scénario de transition le plus efficace.

Gestion de l'information et des documents

La gestion de l'information et des documents est essentielle à la capacité d'une organisation d'avoir accès à des informations précises, fiables et en temps opportun.

Un nouveau poste de gestionnaire principal de l'information a été créé pour l'organisation au cours de l'année afin d'assurer la supervision et le renforcement de la gestion des documents au sein de la société. Ce rôle contribuera au développement continu des politiques et des normes, ainsi qu'à l'enseignement et à la sensibilisation aux programmes de gestion de l'information dans l'ensemble de Marine Atlantique.

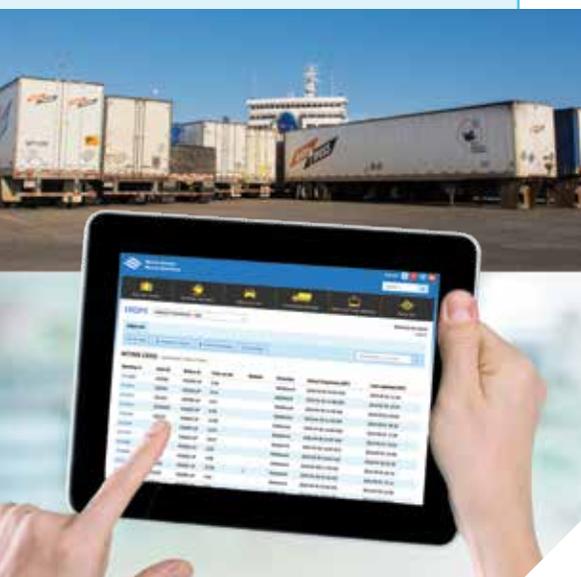
Améliorations du système de gestion de terminal

En 2014-15, Marine Atlantique a mis en place un système automatisé pour améliorer le suivi et la normalisation du chargement et du déchargement des remorques sans tracteur à nos terminaux. En utilisant un lien de site web commercial bilingue, les clients ayant des remorques sans tracteur peuvent accéder à des informations en temps réel telles que l'heure d'arrivée de leur remorque sans tracteur sur la propriété de Marine Atlantique, le moment du chargement de la remorque sur le navire et son arrivée au port de destination. Cette information est à la disposition des clients 24 heures par jour, 7 jours par semaine, et a reçu des commentaires très positifs de la part de l'industrie commerciale.

Au cours de l'année, Marine Atlantique a publié une mise à niveau du système qui procure aux clients un calcul amélioré des frais d'entreposage ainsi que l'accès à 14 jours d'historique d'unités voyageant avec Marine Atlantique. Ces mises à jour aident nos partenaires industriels et commerciaux à mieux planifier et gérer leurs activités commerciales quotidiennes.

Protection rehaussée des données

Au cours de l'exercice financier 2016-17, Marine Atlantique a terminé sa migration vers un centre de données externe. Cette action offre à la société une plus grande disponibilité du système, des processus commerciaux plus évolués, l'accès à une technologie plus récente et une sécurité supplémentaire pour les informations de l'entreprise. Du point de vue du client, les impacts potentiels des temps d'arrêt du système seront minimisés; ce qui nous permettra de mieux soutenir/desservir les clients.



OPÉRATIONS SÛRES, SÉCURITAIRES ET RESPECTUEUSES DE L'ENVIRONNEMENT



*Président et chef de la
direction Paul Griffin*

Notre principal objectif chez Marine Atlantique est d'assurer la sécurité de nos clients, nos employés et nos entrepreneurs lors de la prestation du service de traversier. Cet engagement commence au sommet et touche tous les aspects de nos opérations. Grâce à nos initiatives pour rehausser la sûreté et la sécurité ainsi que la gérance environnementale, nous nous concentrons sur la protection de nos gens, nos actifs et notre environnement.





Le comité de SST du terminal de Port aux Basques a reçu le Prix du Président 2016 pour son engagement continu et l'excellence dans le rehaussement de la sécurité. Ce prix s'appuie sur leur reconnaissance antérieure en tant que Comité de l'année de la SST de Terre-Neuve-et-Labrador, tel que décerné par la Commission de la santé, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents du travail. Félicitations.

GCC Stats

21
équipes

147
employés

175 865 610
pas

112 554
km

2^e organisation
la plus active du
Canada (Transport et
Logistiques)

NOTRE ACCENT SUR LA SÉCURITÉ

Santé et sécurité au travail

Marine Atlantique accorde un accent particulier sur la santé et la sécurité au travail (SST) et elle a créé des comités sur les lieux de travail à travers l'entreprise. De plus, nous avons un comité de politiques sur la SST composé de représentants de tous les niveaux de l'organisation qui se rencontrent afin de discuter des questions et fournir des lignes directrices pour la mise sur pied d'initiatives de sécurité à l'échelle de la société.

Programme de mieux-être (*myHealth*)

Le programme de mieux-être *myHealth* a poursuivi ses efforts pour rehausser la santé et le bien-être des employés au cours de l'année. Avec un accès accru aux professionnels de la santé, aux programmes de soutien et à des activités, les employés sont encouragés à adopter et à garder des comportements sains qui amélioreront le bien-être physique, mental et émotionnel. L'une des activités populaires en cours du programme est le Global Corporate Challenge lors duquel des équipes d'employés affrontent d'autres entreprises dans le cadre d'une simulation en ligne d'une course autour du monde. Les employés continuent de s'inscrire à cette compétition chaque année et cela a des répercussions positives remarquables sur la santé.



Marine Atlantique continue d'appuyer fièrement la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail (SNASST). L'événement de cette année a eu lieu du 1^{er} au 7 mai sous le thème « La sécurité : une habitude à prendre ».

LA SÉCURITÉ DE NOS PERSONNES ET DE NOS BIENS

Ocean Safe IV

L'objectif de Marine Atlantique est d'éviter une situation d'urgence avant qu'elle ne survienne. Être préparé pour une telle situation est vital pour nos activités de préparation aux situations d'urgence. Au cours de l'année, Marine Atlantique a organisé Ocean Safe IV pour tester son plan d'intervention d'urgence et la réponse des participants à un scénario complexe et comportant plusieurs situations. En partenariat avec des organismes externes, les employés de Marine Atlantique ont profité de cette occasion pour apprendre, améliorer et renforcer notre plan pour l'avenir.



Exercices d'intervention d'urgence en cas de déversement de carburant

La pratique, l'enseignement et la croissance sont des éléments clés lors de l'élaboration et de la mise à l'essai de tout plan de préparation aux situations d'urgence. En tant qu'installation de manutention de produits pétroliers, le terminal de Port aux Basques dispose d'un plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures et d'un plan de prévention de la pollution par les hydrocarbures qui décrit les mesures de prévention, d'intervention et de confinement reliées aux activités de ravitaillement. Au cours de l'automne, l'organisation a coordonné un exercice pour tester l'efficacité des plans. La séance de formation, qui a été élaborée pour renforcer le plan, comprenait une combinaison d'employés et d'organismes externes.



Modernisation de l'infrastructure de la sécurité

La modernisation et l'amélioration de l'infrastructure de la sécurité permettent une efficacité plus élevée de la protection des personnes et des biens à travers l'organisation. Avec le remplacement de l'infrastructure vieillissante au cours de l'année, Marine Atlantique continue de se concentrer sur une surveillance accrue de la sécurité à tous nos emplacements et installations.

Formation sur la sécurité

Fournir aux employés la capacité de faire face et de réagir à diverses situations de sécurité a été une partie importante des initiatives de formation en matière de sécurité au cours de l'année. Ces possibilités de formation ont été offertes au personnel de première ligne et au personnel de la sécurité et elles continueront d'être une priorité au cours de l'année à venir.

Site Web d'intervention en cas d'urgence

Un site Web d'intervention en cas d'urgence est une série de pages Web qui peuvent être publiées rapidement sur Internet en cas de situation d'urgence. L'objectif principal est de tenir informé et à jour les différents publics sur l'évolution de situations. Bien que nos équipes de Marine Atlantique se concentrent sur la prévention, il faut également être préparé et répondre efficacement à une situation d'urgence. À cet effet, Marine Atlantique a maintenant la possibilité de lancer un site Web d'intervention en cas d'urgence pour fournir des informations opportunes et précises aux clients et aux parties prenantes.





NOTRE RESPONSABILITÉ ENVERS L'ENVIRONNEMENT

Certification LEED du terminal de North Sydney

Marine Atlantique a présenté sa demande et ses documents justificatifs au Conseil vert du Canada au cours de l'année pour que le terminal de North Sydney obtienne la désignation officielle de la certification LEED. Ce processus de certification détermine si un bâtiment est un modèle d'efficacité énergétique et de conception environnementale. Avec le bâtiment possédant de nombreuses caractéristiques et technologies qui permettent d'économiser de l'énergie et d'encourager une empreinte écologique plus positive pour le présent et l'avenir, il s'agit d'une installation à la fine pointe de la technologie répondant aux besoins des clients et de l'environnement. Le Conseil vert du Canada devrait terminer son examen au cours de l'exercice financier 2017-18.

QU'EST-CE QUE LA CERTIFICATION LEED ?

La certification Leed démontre qu'un bâtiment est un chef de file en matière d'énergie et de conception environnementale.

Activités de gestion environnementale du terminal

Dans le cadre de son engagement continu envers l'environnement, Marine Atlantique a lancé des initiatives visant à atténuer les risques environnementaux à nos terminaux. Un tel projet comprenait l'enlèvement de six réservoirs de pétrole souterrains déclassés à Port aux Basques et à North Sydney. Avec une capacité de stockage totale combinée de plus de 200 000 litres de carburant, les réservoirs ont été enlevés au cours de l'année conformément aux lignes directrices et aux meilleures pratiques fédérales d'enlèvement de réservoirs.





Programme de gestion des déchets

Avec l'engagement d'améliorer la façon dont Marine Atlantique dispose des déchets, des améliorations ont été apportées au programme de gestion des déchets de la société au cours de l'année. On a mis l'accent sur la façon dont nous gérons la séparation et l'élimination des déchets et on a élaboré de nouvelles infrastructures, activités de formation et processus à bord des navires et à terre. Des étapes simples, tels que l'installation de bacs de tri, ont déjà généré une réduction significative des déchets. Ces efforts continueront de progresser dans le futur.

Conformité aux règlements sur les SECA

Marine Atlantique poursuit ses efforts pour se conformer aux règlements sur les zones de contrôle des émissions de soufre (SECA) d'ici 2020. La transition en cours vers un diesel marin plus propre permet la réduction des émissions de soufre et a été combinée à notre accent continu sur la réduction de la consommation de carburant.

Alliance verte

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

QUE SONT LES ZONES DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS DE SOUFRE ?

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



Certains des indicateurs de performance clés de l'Alliance verte comprennent :

- Réduction du risque d'introduction d'espèces envahissantes
- Mise en œuvre des mesures visant à réduire les répercussions sur les activités portuaires
- Leadership environnemental
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre
- Utilisation de carburants plus propres
- Manipulation responsable des liquides huileux
- Prévention des déversements et des fuites
- Réduction du bruit sous-marin
- Rehaussement des activités de gestion des déchets

NOTRE ENGAGEMENT CONTINU ENVERS UNE **EXCELLENTE** **EXPÉRIENCE CLIENT**



Fournir une excellente expérience client est une priorité pour Marine Atlantique. Des indicateurs positifs tels que la satisfaction des clients, la fiabilité et la ponctualité ainsi qu'une croissance continue d'une année à l'autre de notre achalandage de passagers témoignent de notre engagement envers les clients. Les nouvelles initiatives lancées tout au long de l'année et les actions axées sur les clients prévues pour l'année à venir font foi de notre volonté de continuer à répondre aux besoins de nos clients.



des clients nous ont dit que leurs **attentes ont été atteintes ou dépassées.**



des clients sont **très satisfaits de la courtoisie du personnel** à bord et au terminal.



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



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



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

Prix du partenaire corporatif de tourisme

Un des points saillants du service à la clientèle de Marine Atlantique au cours de l'année a été de recevoir le Prix du partenaire corporatif de tourisme lors de l'assemblée générale annuelle du Hospitality Newfoundland and Labrador. Le prix rend hommage aux partenaires commerciaux de tourisme qui apportent une contribution importante à l'industrie touristique de Terre-Neuve-et-Labrador. Marine Atlantique a été félicitée pour avoir « fait preuve d'un engagement envers la satisfaction des voyageurs en investissant considérablement dans l'expérience du service à la clientèle et des équipements à bord ». La société est fière du travail acharné entrepris par les employés pour obtenir cette reconnaissance. Nous continuerons à travailler avec nos clients et nos partenaires de l'industrie afin de faire croître ces efforts dans le futur.



Don Barnes, le vice-président de l'expérience client, reçoit le Prix du partenaire corporatif de tourisme au nom de Marine Atlantique

Campagne de rabais d'essai

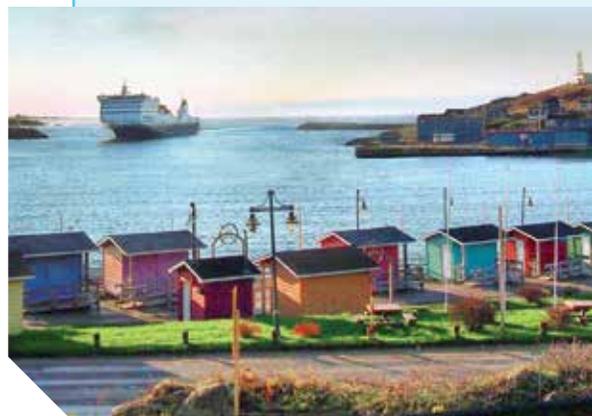
Dans le cadre de l'engagement de la société à continuer à explorer de nouvelles options de tarification, on a offert deux campagnes promotionnelles d'essai au cours de l'année. La première campagne proposait une réduction de 50 % pour les clients utilisant le service Port aux Basques-North Sydney pour des traversées à des dates précises entre mai et juillet. La campagne a été conçue pour évaluer le montant du rabais et la répercussion des taux réduits sur les traversées en dehors des périodes de pointe. Les résultats de cette campagne ont été une augmentation des réservations de l'ordre de 45 % par rapport à l'année précédente.

La deuxième campagne de réduction d'essai a été lancée pendant la période d'automne et elle consistait en un forfait tout compris qui comprenait un rabais de 15 % sur les commodités à bord (cabine et repas) et en un essai pour vérifier si les clients étaient prêts à acheter plus de services à bord à l'avance lorsqu'ils étaient offerts dans le cadre d'un forfait de rabais.

Nos campagnes de rabais d'essai en cours sont conçues pour aider Marine Atlantique à mieux comprendre les préférences de réservation des clients dans l'optique d'élaborer un nouveau modèle de tarification qui offrira aux clients plus d'options et de choix qui reflètent leur situation de voyage individuelle. D'autres offres sont en cours d'évaluation pour l'année à venir.

Accès des clients au centre-ville de Port aux Basques

Alors que Marine Atlantique examine continuellement les occasions d'améliorer l'expérience client sur tous les aspects du voyage, la société a été heureuse de s'associer à la ville de Port aux Basques l'été dernier pour offrir un projet pilote de transport en autobus aux clients souhaitant visiter le Centre-ville en attendant de monter à bord du navire. Offert entre juillet et septembre, le service gratuit a été proposé aux passagers attendant le départ de 2345. Les clients ont indiqué qu'ils aimaient avoir l'option et la disponibilité de visiter le centre-ville de Port aux Basques pendant leur voyage. Marine Atlantique et la ville de Port aux Basques examinent les données recueillies pendant la saison estivale pour déterminer les prochaines étapes.



**CROISSANCE DE
L'ACHALANDAGE DE
PASSAGERS DE LA SAISON
ESTIVALE, AUGMENTATION
PAR RAPPORT À L'ANNÉE
PRÉCÉDENTE**

+2,9 %

(1^{er} juin au 4 septembre)



Commercialisation de notre service et le potentiel touristique

Pour poursuivre notre tendance de croissance de l'achalandage de passagers, les efforts de marketing ont été axés sur la sensibilisation de la liaison de traversier Argentinia-North Sydney et cherche à attirer le voyageur explorateur qui aime l'aventure du voyage. Les deux campagnes étaient présentes dans des marchés croissants, comme l'Ontario, où on a connu une croissance de la clientèle.

Examen des services à bord

L'amélioration des services offerts aux clients à bord de nos navires est une priorité continue des plus importantes pour Marine Atlantic. Un examen des services à bord, conçu pour identifier les domaines présentant des occasions d'amélioration et de croissance, a été réalisé au cours de l'année. Un certain nombre d'options sont en cours d'examen avec des projets d'améliorations potentielles qui pourraient être lancées l'année prochaine.



COMMUNICATIONS AVEC LES CLIENTS

Marine Atlantique continue de se concentrer sur l'amélioration de l'expérience globale de ses clients grâce à sa stratégie d'innovation numérique. Grâce à notre site Web mis à jour régulièrement, l'utilisation croissante des médias sociaux et un affichage numérique rehaussé, les clients ont un meilleur accès à l'information en temps opportun et de façon précise comme jamais auparavant.

Site Web adaptatif

Le site adaptatif de Marine Atlantique continue d'attirer plus de visites. L'usage du client est maintenant plus axé que jamais sur le Web et les visites sur le site continuent de grimper chaque année. Le site offre un meilleur accès à l'information, des fonctionnalités de recherche améliorées et un accès direct à l'ensemble des comptes de médias sociaux de Marine Atlantique.



Médias sociaux

Grâce aux comptes de médias sociaux sur les plates-formes Twitter, YouTube, LinkedIn et Instagram, ainsi que notre blogue, www.marineatlanticjourney.com, les clients peuvent facilement obtenir des informations précises et en temps opportun sur notre service, la planification de voyage, les possibilités d'emploi et les informations sur l'entreprise. Au cours de l'année à venir, la société explorera les options reliées à la plate-forme Facebook afin de fournir aux clients une autre façon d'obtenir de l'information et d'interagir directement avec nos employés.

Affichage numérique

Avec la capacité d'administrer l'ensemble de l'affichage numérique de manière centralisée dans toute la société, le contenu est géré de façon proactive pour permettre un échange facile et efficace des informations avec nos clients et nos employés. Que ce soit des informations concernant nos opérations, nos horaires, les conditions météorologiques, nos services ou nos commodités, du nouveau contenu est continuellement en cours de développement. À l'avenir, des panneaux numériques supplémentaires seront installés à tous les sites et installations de Marine Atlantique pour renforcer encore davantage les activités de communication.

**LES VISITES DU SITE WEB
ONT AUGMENTÉ**

+24,9 %

par rapport à
l'année précédente



**LES VISITES DU SITE
WEB PAR TÉLÉPHONES
CELLULAIRES ET
TABLETTES ONT
AUGMENTÉ**

+38,4 %

par rapport à l'année précédente



NOS EMPLOYÉS CONSTITUENT LA FORCE DE NOS ACTIVITÉS



Avec des initiatives en cours pour recruter, conserver et développer les compétences de nos employés, Marine Atlantique demeure engagée à maintenir une main-d'œuvre forte. Les clients nous disent que nos employés font partie intégrante de l'excellence de l'expérience de traversées. Le dévouement et l'engagement de notre main-d'œuvre nous positionnent à devenir encore plus forts, plus axés sur le client. Ce sont les principales raisons pour lesquelles nous avons réussi à connaître nos succès. Nos employés sont l'épine dorsale de nos activités.

Plan stratégique des ressources humaines

Un plan stratégique des ressources humaines a été élaboré au cours de l'année. Il porte sur six domaines : Développement du leadership et de la gestion, recrutement et rétention du personnel, relations de travail, milieu de travail respectueux, efficacité organisationnelle et administration des ressources humaines et rémunération totale. Ce plan contribuera à orienter nos efforts et nos pratiques en matière de ressources humaines pour l'avenir.

Négociations collectives

Marine Atlantique a des relations constructives et professionnelles avec tous ses syndicats. Au cours de l'année, chacune des six conventions collectives a expiré. Des équipes de négociation pour ce cycle de négociation ont été établies et les négociations ont débuté. La société attend avec impatience la poursuite des efforts pour travailler avec nos syndicats et nos employés afin de parvenir à des accords réussis dans une culture positive des relations de travail.

Initiatives de formation

Reconnaissant le besoin d'une main-d'œuvre hautement qualifiée, Marine Atlantique offre des possibilités de formation et d'éducation aux personnes qui cherchent à se perfectionner au sein de la société. Grâce au fort investissement dans les initiatives de formation, les employés peuvent accéder à des ressources financières et connexes à des fins de perfectionnement professionnel. Par l'entremise de programmes tels que le Programme d'aide financière à l'éducation et les efforts pour rendre les programmes de formation plus accessibles, pratiques et efficaces, la société s'engage à accroître ses talents internes et à leur fournir de nouvelles compétences et des possibilités d'avancement professionnel et de carrière.

Le Programme d'aide financière à l'éducation offre aux employés une aide financière pour la formation et des possibilités d'études..

Développement du leadership

S'appuyant sur les succès précédents, Marine Atlantique s'est concentrée sur le développement et la croissance des compétences de leadership grâce à des initiatives de développement. Ces possibilités d'apprentissage aident nos dirigeants d'aujourd'hui et de demain à acquérir les compétences nécessaires à la gestion de personnes et de ressources humaines, des milieux de travail respectueux et sécuritaires, l'engagement des employés et la gestion du rendement.

Les séances de formation et de collaboration des gestionnaires ainsi que des ateliers de formation en supervision se sont poursuivis au cours de l'année. Ces forums procurent aux employés de direction l'occasion de donner leur avis sur diverses initiatives au cours d'une session ouverte qui favorise le dialogue. Un nouveau programme de perfectionnement de la gestion et du leadership, conçu pour développer davantage nos leaders de demain, devrait être lancé au cours du prochain exercice



Gestion du rendement

Le programme MyCareerCompass procure un forum de communication bidirectionnelle entre le superviseur et l'employé qui offre une occasion de rétroaction, une confirmation des attentes en matière de rendement, des discussions sur les possibilités de carrière et l'identification des besoins et des initiatives de développement pertinents. Le déploiement du programme s'est poursuivi tout au long de l'année avec une participation d'environ 75 % du personnel de direction. Au cours du prochain exercice, les activités de déploiement commenceront pour les employés de première ligne.

Sondage sur l'engagement des employés

Une main-d'œuvre qualifiée et engagée est importante pour réussir. Un sondage sur l'engagement des employés a été réalisé au cours de l'année pour obtenir de la rétroaction sur la façon dont les employés perçoivent leur environnement de travail.

Les résultats du sondage ont été partagés avec les employés et les groupes de discussion retenus pour recueillir des commentaires additionnels. Le sondage a démontré de nombreux résultats positifs, y compris que la forte majorité des employés étaient très satisfaits de leur rôles/carrière. La société s'est engagée à accroître l'engagement des employés et à aborder les domaines identifiés devant être améliorés.

Le personnel de Marine Atlantique vise l'excellence dans tout ce qu'ils font et nous savons qu'un bon moral, la satisfaction et l'engagement des employés sont essentiels à la réussite globale de l'organisation. Grâce à nos valeurs d'entreprise de sécurité, d'excellence, de travail d'équipe, d'engagement et d'intégrité, nous continuerons à travailler pour assurer un environnement de travail le plus efficace que possible pour tous les employés.

Milieu de travail respectueux

En tant que société d'État fédérale, Marine Atlantique s'engage à créer un milieu de travail sain et respectueux axé sur la santé mentale. Pour y parvenir, Marine Atlantique a entrepris plusieurs initiatives au cours de l'année, y compris des activités de formation, de communication et de sensibilisation ainsi que des évaluations et des interventions sur le lieu de travail.

Marine Atlantique a reçu le **prix Vote de remerciement prioritaire** de l'Ambulance Saint-Jean au cours de l'année. Ce prix rend hommage aux organisations qui démontrent un engagement envers la santé et le bien-être de ses employés en dispensant une formation sur la santé mentale.

Recrutement et sélection

Au cours de l'année, le service des Ressources Humaines a entrepris des initiatives visant entre autres l'amélioration de notre système de demande d'emploi en ligne et le renforcement de nos processus de recrutement. De plus, les salons de l'emploi dans nos communautés locales ont continué à rehausser le profil de Marine Atlantique en tant qu'employeur de choix.



Programme de gestion des limitations fonctionnelles

Pour mieux aligner et coordonner les ressources et les relations de travail qui soutiennent les employés relativement à leur bien-être, l'intervention et la gestion des blessures, la gestion des personnes handicapées, l'aptitude à l'emploi, les examens médicaux de préembauche et d'autres activités reliées à la santé et au mieux-être, la responsabilité du programme a été confiée au service des Ressources Humaines au cours de l'année. Marine Atlantique est engagée à fournir aux employés les soins et le soutien nécessaires pour promouvoir un retour au travail rapide et sécuritaire faisant suite à une blessure ou une maladie. Les ressources combinées des divisions de la Santé et la sécurité au travail et des Ressources Humaines fourniront le plus grand soutien aux employés et se concentreront sur leurs intérêts et leurs besoins au cours du processus de rétablissement.

Administration des régimes de retraite

Les employés de Marine Atlantique sont en mesure d'accéder aux informations reliées aux régimes de retraite via le portail de site Web pour l'administration des régimes de retraite. Au cours de l'année, la Société a travaillé avec son fournisseur de régimes de retraite pour rendre le site plus convivial, plus facile à naviguer et améliorer les fonctionnalités, y compris une calculatrice de retraite qui offre aux employés des revenus de retraite approximatif dans le cadre de leurs activités de planification. Ces mises à jour sont mieux adaptées aux employés qui sont à la recherche d'informations reliées aux régimes de retraite.

Communication avec les employés

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



Le président et chef de la direction Paul Griffin lors de la mise à jour annuelle pour les employés offrant un aperçu de l'entreprise, la performance et les initiatives commerciales au personnel de Marine Atlantique

Prix et distinctions

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



NOTRE ENGAGEMENT SOCIAL



Travail selon les normes éthiques

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

Promotion des droits de la personne

Marine Atlantique est engagée à créer et à maintenir un milieu de travail exempt de harcèlement et de discrimination et de favoriser un environnement de travail où toutes les personnes sont traitées avec dignité et respect. Les employés ont le droit de travailler dans une atmosphère professionnelle qui favorise les possibilités égales et qui interdit les pratiques discriminatoires. Le programme de lutte contre le harcèlement de la société vise à sensibiliser les gens et à éliminer la discrimination, le harcèlement sexuel et 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 ascenseurs et d'alarmes visuelles. La société travaille également pour s'assurer que notre site Web répond aux directives sur l'accessibilité.

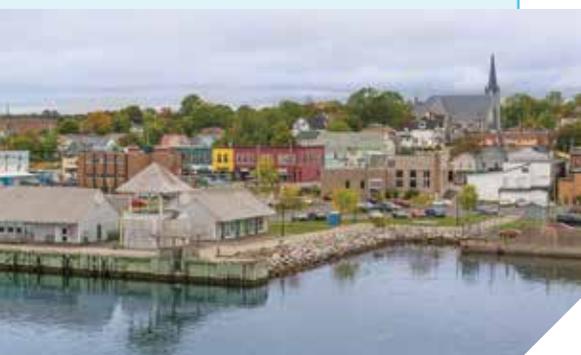


Garantir des possibilités égales

Marine Atlantique souscrit en tant qu'employeur au principe de l'égalité d'accès à l'emploi et encourage les personnes de groupes désignés par la *Loi sur l'équité en matière d'emploi* à présenter des demandes d'emploi.

Service dans les deux langues officielles

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



INVESTIR DANS LES GENS ET LES COLLECTIVITÉS

Marine Atlantique favorise de manière proactive le développement communautaire en investissant et en offrant son soutien aux régions où elle mène ses activités et les employés de Marine Atlantique sont activement impliqués dans leur milieu. La société appuie les employés, les personnes et les organismes sans but lucratif œuvrant dans la région Atlantique tout en gardant à l'esprit ses responsabilités financières.



Kyle Greenham reçoit la bourse d'études du Prix du journalisme de l'Atlantique 2016 commandité par Marine Atlantique

Bourses d'études

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.

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'admission à l'université de 2 000 \$ et quatre bourses d'admission dans un collège d'enseignement technique 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.

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

Promotion du Fort McMurray

Faisant suite aux incendies dévastateurs qui ont touché Fort McMurray au cours de l'année, Marine Atlantique et ses employés ont apporté leur assistance. Reconnaisant les difficultés économiques auxquelles font face la plupart des personnes touchées par les incendies, un programme de voyage a été lancé afin d'offrir aux résidents de Fort McMurray l'occasion de voyager par traversier vers Terre-Neuve. Au cours du programme, 1 059 personnes se sont prévalus de l'offre. De plus, les employés de Marine Atlantique ont amassé 2200 \$ qui ont été donné pour les efforts de secours de la Croix-Rouge.

Traversée gratuite offerte pour ceux affectés par l'incendie au Fort McMurray.



- Traversée passagère gratuite
- 50% de rabais sur les tarifs pour véhicule

Appelez au 1-800-341-7981 pour information supplémentaire.



Convoi Teddy Bear pour l'hôpital Janeway

Marine Atlantique a été une nouvelle fois fière de soutenir nos partenaires de l'industrie du camionnage de Terre-Neuve- et-Labrador au cours du 32^e Miracle Network Telethon de Janeway Children. Dans le cadre du Téléthon, un grand nombre de représentants de camionnage et leurs camions de la province se sont réunis en tant que membres du « Just For Kids Transportation Group ». Le Convoi Teddy Bear a contribué à recueillir des fonds pour l'hôpital pour enfants Janeway, les services aux enfants malades et faire sourire les nombreux enfants qui utilisent les installations chaque année.

Atlantic Burn Camp

Le Atlantic Burn Camp est conçu pour les enfants de 6 à 17 ans qui ont subi des brûlures. Depuis le début, Marine Atlantique a été l'un des principaux partisans de cet événement important. Notre équipe de bénévoles dévoués se dépasse chaque année pour en faire une expérience mémorable pour toutes les personnes impliquées.



Parrainage des sportifs du Grenfell Campus

Marine Atlantique est fière d'être un commanditaire platine des Warriors de Grenfell et des programmes sportifs à l'Université Memorial-Grenfell Campus, la seule université de l'ouest de Terre-Neuve. Grâce à notre parrainage et à nos partenariats communautaires, de nouvelles possibilités sont offertes aux personnes, groupes et organisations dans la région. Marine Atlantique est heureuse de l'humble rôle qu'elle joue pour aider les élèves à s'épanouir et à exceller dans leurs activités de développement sportif et personnel.

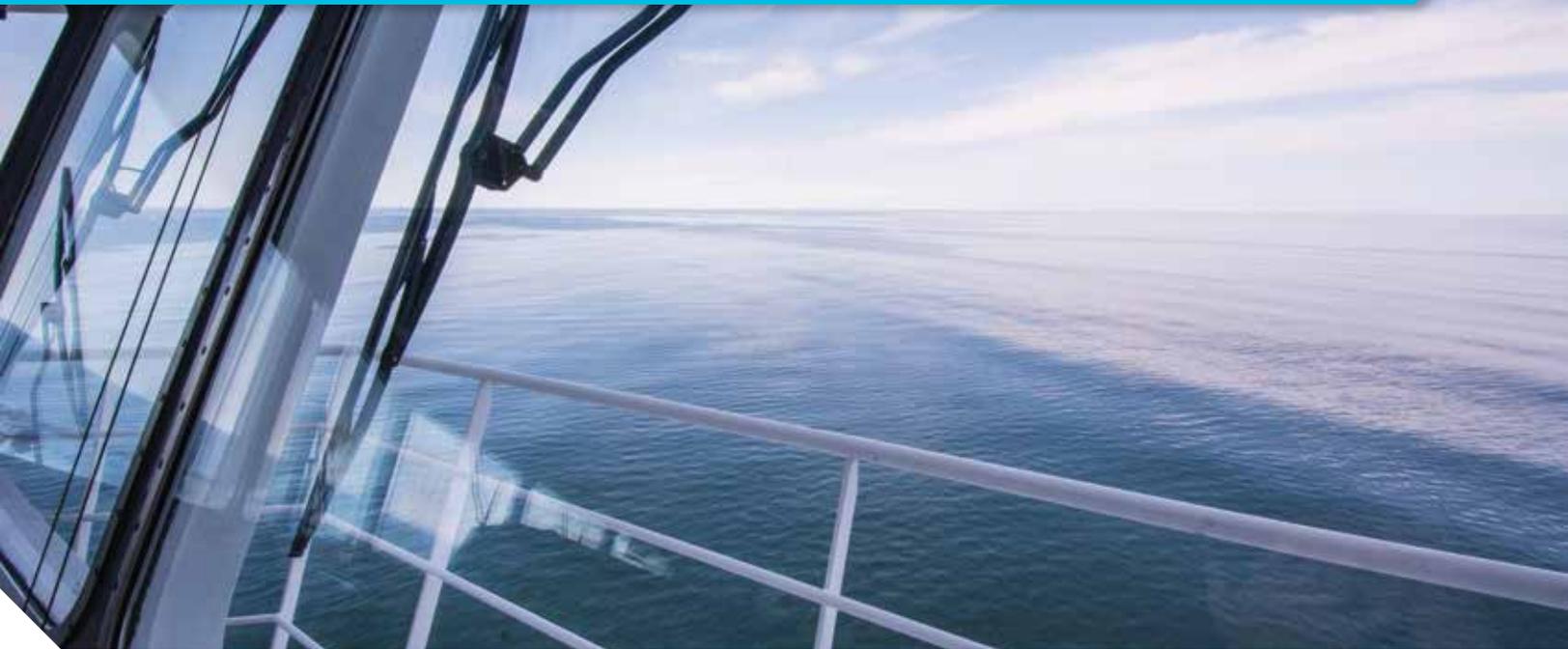
Le président et chef de la direction Paul Griffin a reçu un chandail des Grenfell Warriors



CANADA 150

C'est une année palpitante pour le Canada. En effet, 2017 marque le 150^e anniversaire de la Confédération. À l'occasion de cette grande étape, Marine Atlantique marquera l'occasion par une célébration échelonnée sur une année.

SUCCÈS POUR L'AVENIR



Alors que Marine Atlantic a atteint plusieurs de ses objectifs au cours des dernières années, il y a encore beaucoup à faire. Pour assurer un succès continu, la société doit poursuivre son évolution pour répondre aux besoins changeants de nos clients, employés, intervenants et l'actionnaire. En respectant nos valeurs et nos objectifs stratégiques, nous sommes bien positionnés pour l'avenir.

Un grand nombre d'initiatives et de projets en cours au sein de la société sont pluriannuels et elles auront un impact à long terme sur notre service. Elles sont conçues pour rehausser la sécurité, améliorer l'expérience client et renforcer la fiabilité des navires.

Du point de vue stratégique, nous continuerons à travailler avec le gouvernement du Canada en ce qui concerne notre configuration future de la flotte et à améliorer notre infrastructure. Notre programme de renouvellement des processus commerciaux nous aidera à devenir plus moderne et efficace, de faciliter l'accès aux informations tout en rehaussant l'efficacité des interactions avec les clients.

Pour les employés, nous poursuivrons nos efforts en vue de renforcer les initiatives de formation et de gestion du rendement afin de procurer à notre main-d'œuvre les compétences et les possibilités dont elle a besoin pour son développement personnel et professionnel. Nous poursuivrons également nos efforts sur les initiatives de santé et de sécurité afin de protéger notre main-d'œuvre et d'encourager des choix de vie sains.

Pour les clients, nous continuerons les initiatives liées à la tarification et nous évaluerons de nouvelles commodités et options de service à

bord de nos navires. Nous renforcerons nos canaux de communication pour inclure de nouvelles plates-formes de médias sociaux et l'affichage numérique conçu pour fournir un meilleur accès à l'information et de l'interaction directe. Les commentaires des clients demeureront un élément important de notre processus de prise de décision pour l'avenir alors que nous travaillons à répondre aux besoins changeants de l'achalandage de passagers et commercial.

Pour nos partenaires commerciaux, nous continuerons à bâtir sur des investissements tels que le système de gestion des terminaux afin de mieux répondre aux besoins opérationnels quotidiens. Par des activités de sensibilisation renforcées, nous continuons à apporter des changements, y compris notre récent ajustement des frais d'entreposage au terminal en nous fondant sur un dialogue positif et des relations productives. Nous continuerons à nous fier à ces commentaires et conseils pour les décisions futures.

Nous sommes enthousiastes vis-à-vis l'année à venir et les nombreuses initiatives, les investissements et les améliorations qui se produisent à travers Marine Atlantic. Bien que notre service ait subi des changements importants, nous poursuivrons nos efforts pour améliorer encore davantage la façon dont nous menons nos activités. Tout ce que nous faisons, incluant le travail acharné et le dévouement de nos employés, se concentre sur la satisfaction des besoins de nos clients d'une manière sécuritaire, fiable et efficace. Nous avons hâte de concrétiser de nouvelles occasions qui se présenteront au cours de l'exercice 2017-18.

VERS UN CHANGEMENT POSITIF

VUE D'ENSEMBLE DES ACTIVITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION

Le conseil d'administration de Marine Atlantique offre une surveillance et une orientation stratégique à l'équipe de direction qui à son tour est chargée des activités quotidiennes de la société. Ensemble le conseil et l'équipe de direction conjuguent leurs efforts pour offrir un système de traversier interprovincial sécuritaire, écologique, de qualité et efficace à notre 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. Le président et chef de la direction est également membre du conseil.

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

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

COMITÉS DU CONSEIL

Les comités permanents du conseil mobilisent et soutiennent leurs efforts dans trois principaux domaines de responsabilité en matière de gouvernance : Le *comité de la sécurité, de gouvernance et de la responsabilisation 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*.

Le comité de la sécurité, de gouvernance et de la responsabilisation de la société

Le comité de la sécurité, de gouvernance et de la responsabilisation 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 examiné et révisé le mandat des trois comités du conseil, il a révisé les statuts de la société, les tendances récentes en matière de gouvernance du conseil et il a identifié des occasions de formation conçue pour les directeurs du conseil des sociétés d'État. De plus, un nouveau directeur de la santé, sécurité et environnement a été embauché en mars. Il commencera à fournir des mises à jour clés sur la santé et la performance reliée à la sécurité lors des réunions trimestrielles du conseil pour l'exercice 2017-18.

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 gestion du risque d'entreprise et du contrôle, le Comité aide le conseil à assumer sa responsabilité de surveillance à l'égard de la protection des biens, de la conformité aux lois, aux règlements et aux politiques applicables, de l'intégrité de la gestion et des renseignements financiers, de l'efficacité de l'exploitation et de l'indépendance des fonctions de vérifications internes et externes. Au cours de l'année, le comité a poursuivi ses travaux pour faire avancer le cadre de gestion du risque d'entreprise. De plus, le comité a entrepris des examens financiers, y compris les rapports financiers trimestriels, les états financiers vérifiés et les relevés de régime de retraite et il a assuré une surveillance sur les grands projets financiers, y compris le carénage des navires, le carburant et les dépenses d'immobilisations.

Comité des ressources humaines et de la gestion des pensions

Le comité des ressources humaines et de la gestion des pensions a le mandat d'offrir des avis au conseil dans le but d'assurer une bonne gestion du régime de retraite de la société, des politiques en place et mises en œuvre par la direction afin d'offrir aux employés de Marine Atlantique un emploi juste et 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, le comité a joué un rôle clé de surveillance de la planification de la performance, des relations du travail, du recrutement, du développement des compétences et des cibles des indicateurs de performance clés. De plus, le comité a entrepris la formation des membres reliés à la gestion du rendement et à la planification stratégique, il a examiné les politiques de ressources humaines et il s'est assuré que les politiques de gouvernance ont été suivies pour l'embauche et les questions reliées au milieu de travail. Du point de vue des régimes de retraite, le comité a poursuivi ses travaux reliés à la structure de gouvernance, les investissements, la gestion et la surveillance du programme.

CONSEIL D'ADMINISTRATION



Nick Careen

Jerseyside, T.-N.-L.

John J. Henley

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



Stan Cook

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

Garfield Moffatt

Truro, N.-É.



James G. Doody, CA

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

Kristopher Parsons

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



Sharon Duggan

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

Walter Pelley

North Sydney, N.-É.



Paul Griffin

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

Dwight Rudderham

Sydney, N.-É.



MEMBRES ET ASSIDUITÉ DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	MEMBRES DES COMITÉS	ASSIDUITÉ
Kristopher Parsons	<ul style="list-style-type: none"> Président du conseil (nommé le 26 mars 2017) 	n/a*
Sharon Duggan	<ul style="list-style-type: none"> Présidente suppléante du conseil (jusqu'au 26 mars 2017) Présidente - Comité de la sécurité, de la gouvernance et de la responsabilisation (jusqu'au 14 décembre 2016) Membre, CRHGP 	5
Paul Griffin	<ul style="list-style-type: none"> Membre d'office du conseil Membre d'office du comité de la sécurité, de gouvernance et de la responsabilisation Membre d'office du CRHGP 	5
Nick Careen	<ul style="list-style-type: none"> Membre, comité de la sécurité, de gouvernance et de la responsabilisation Membre, comité de vérification et de gestion du risque 	5
Stan Cook	<ul style="list-style-type: none"> Membre - comité de vérification et de gestion du risque (jusqu'au 14 décembre 2016) Président - comité de la sécurité, de gouvernance et de la responsabilisation (à compter du 14 décembre 2016) 	5
James G. Doody, CA	<ul style="list-style-type: none"> Président, comité de vérification et de gestion du risque 	5
John J. Henley	<ul style="list-style-type: none"> Membre, comité de la sécurité, de gouvernance et de la responsabilisation 	4
Walter Pelley	<ul style="list-style-type: none"> Membre, CRHGP Membre, comité de vérification et de gestion du risque 	5
Dwight Rudderham	<ul style="list-style-type: none"> Membre - CRHGP (jusqu'au 14 décembre 2016) Président - CRHGP (à compter du 14 décembre 2016) 	5
Garfield Moffatt	<ul style="list-style-type: none"> Président - CRHGP (jusqu'au 14 décembre 2016) Membre - CRHGP (à compter du 14 décembre 2016) Membre, comité de vérification et de gestion du risque (à compter du 14 décembre 2016) 	5

Remarque : Quatre réunions régulières du conseil et une séance de planification stratégique sont tenues par exercice. Au besoin, des conférences téléphoniques, des réunions de comité et des réunions spéciales ont lieu en dehors du calendrier régulier.

*Remarque : Aucune réunion du conseil d'administration entre le 26 mars et le 31 mars.

APERÇU FINANCIER

À titre de société d'État fédérale, Marine Atlantique reçoit une subvention annuelle de son actionnaire, le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire de Transport Canada. En 2016-17, les dépenses de la société ont totalisé 209,4 millions de dollars; les revenus provenant des tarifs clients et d'autres revenus connexes ont atteint 111,7 millions de dollars; et 94 millions de dollars ont été versés en subvention. Le recouvrement des coûts de la société était de 70 pour cent, ce qui se situe dans la fourchette prévue établie par l'actionnaire.

REVENUS ET GAINS DE 2016-17

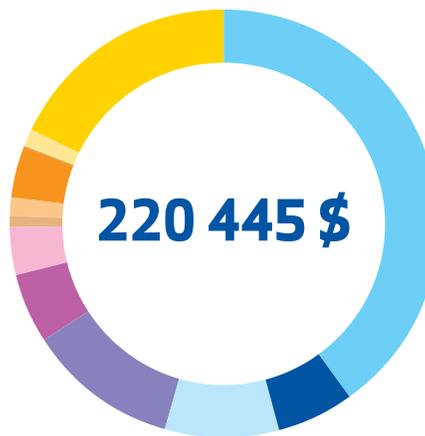
EXERCISE TERMINÉ LE 31 MARS 2017
(EN MILLIERS)



Produits du transport	99 227
Revenus du supplément carburant	10 411
Autres revenus	502
Gain sur l'aliénation des immobilisations corporelles	3 777
TOTAL	113 917 \$

DÉPENSES ET PERTES DE 2016-17

EXERCISE TERMINÉ LE 31 MARS 2017
(EN MILLIERS)



Salaires et avantages sociaux	88 391
Frais d'affrètement	12 920
Carburant	19 108
Matières, fournitures et services	25 045
Réparations et entretien	11 698
Assurance, loyer et services publics	7 697
Déplacements	2 250
Coûts administratifs	2 601
Avantages sociaux futurs des employés	9 025
Perte sur change étranger	13
Perte réalisée sur instruments financiers dérivés	2 553
Amortissement	39 144
TOTAL	220 445 \$

TABLEAU DE L'APERÇU FINANCIER

EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2017, 2016, 2015, 2014 ET 2013 (EN MILLIERS)

	2016-17	2015-16	2014-15	2013-14	2012-13
Produits du transport	99 227 \$	97 109 \$	92 273 \$	91 355 \$	93 276 \$
Supplément pour carburant	10 411	10 105	12 930	13 331	13 796
Autres revenus	502	110	154	200	201
Gains	3 777	2 137		33	736
	113 917	109 461	105 357	104 919	108 009
Charges d'exploitation	137 682	133 488	122 244	119 211	127 645
Carburant	19 108	22 574	32 246	29 288	34 252
Pertes	2 566	500	4 416	157	4 085
Coûts d'affrètement	12 920	35 521	45 087	49 634	49 323
Avantages sociaux futurs des employés	9 025	13 764	6 855	18 374	19 387
Amortissement	39 144	31 632	32 792	34 930	24 797
	220 445	237 479	243 640	251 594	259 489
Déficit avant financement public	106 528	128 018	138 283	146 675	151 480
Financement public					
Opérations	61 203	114 637	117 227	117 742	136 880
Immobilisation	37 598	236 362	18 895	35 358	51 003
Recouvrement des coûts de démantèlement de navires			-	-	-
Excédent d'opération (déficit)	(7 727) \$	222 981 \$	(2 161) \$	6 425 \$	36 403 \$
ACTIF :					
Actif total	591 552 \$	587 814 \$	363 990 \$	365 202 \$	351 948 \$
Achat de navires, d'installations et d'équipement	37 598 \$	236 362 \$	18 895 \$	35 358 \$	51 003 \$

ACHALANDAGE ET EMPLOYÉS

	2016-17	2015-16	2014-15	2013-14	2012-13
Passagers	326 796	322 661	305 197	323 352	351 643
Véhicules passagers	120 314	116 574	109 167	115 43	123 609
Véhicules commerciaux	94 459	95 914	95 552	97 396	103 160
EA*	522 360	523 144	511 105	524 988	559 740
Nombre de traversées dans un sens	1 701	1 684	1 594	1 709	1 818
Employés (période de pointe d'emploi)	1 282	1 252	1 289	1 307	1 393
Employés (équivalents temps plein)**	1 068	1 049	1 031	1 025	1 108

* EA ou équivalent auto est la longueur d'une automobile moyenne.

** On a calculé les équivalents temps plein (ETT) d'employés en divisant les heures de travail réelles par les heures normales au cours d'une année de travail (2 080).

Revenus

Les revenus (à l'exclusion des gains) étaient de 2,8 millions de dollars, ou 2,6 %, supérieurs à ceux de 2015-16. L'augmentation est attribuable à la hausse des volumes d'achalandage de passagers et de véhicules et d'une augmentation de 2,6 pour cent des tarifs généraux. Le revenu total de l'exercice a été de 0,9 millions de dollars plus élevé que prévu au budget. Les volumes d'achalandage de passagers et commercial ont été plus élevés que prévus alors qu'un ajustement de la surcharge pour le carburant n'a pas été nécessaire en raison de la baisse des prix du carburant et des mesures internes d'économie de carburant.

La société a connu un gain de 3,8 millions de dollars lors de cet exercice comparativement à une perte de 0,2 million de dollars lors du dernier exercice relativement à la disposition d'immobilisations. Au cours de l'exercice financier 2016-17, la société a vendu la propriété de Bar Harbor à l'État du Maine, ce qui a entraîné un gain de cession de 3,9 millions de dollars.

Salaires et avantages sociaux

Les coûts de la main-d'œuvre ont été de 2,2 millions de dollars, soit 2,5 pour cent supérieurs à ceux de l'exercice 2016-17 en raison de l'inflation du taux salarial général, et du nombre d'employés équivalents temps plein légèrement plus élevé entraîné par des exigences de formation réglementaire.

Frais d'affrètement

Les frais d'affrètement ont été inférieurs de 20,2 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent. Vers la fin de l'exercice 2015-16, la société a acheté le Blue Puttees et le Highlanders, ce qui coïncidait avec l'expiration de la période de location initiale de cinq ans de ces navires. Les économies de 1 million de dollars par rapport au budget découlent du taux de change de l'euro plus faible que prévu.

Taxes sur l'importation de frètement

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

Carburant

La dépense de carburant a été inférieure de 3,5 millions de dollars à celle de l'exercice précédent et également inférieure de 6,5 millions de dollars par rapport au budget. La baisse des prix du pétrole brut et la réduction de la consommation ont entraîné des coûts inférieurs pour le carburant d'un exercice à l'autre, en partie contrebalancés par des accords d'échange de carburant reconnus comme étant des pertes réalisées sur les instruments financiers dérivés.

Matières, fournitures et services

Les coûts de matières, de fournitures et des services ont été supérieurs de 3,6 millions de dollars comparativement à l'exercice précédent et supérieurs de 2 millions de dollars par rapport aux prévisions budgétaires. L'augmentation de l'achalandage de passagers a entraîné une augmentation des coûts de consommation à bord. Les projets continus de renouvellement des processus commerciaux de la société ont entraîné une augmentation des coûts reliés aux services professionnels.

Réparations et entretien

Les coûts de réparations et d'entretien ont été de 1,3 millions de dollars inférieurs lors de l'exercice 2016-17. Moins d'activités d'entretien préventif planifié cette année ont été réalisées par rapport au dernier exercice, et moins de problèmes émergents sont survenus.

Assurance, loyer et services publics

Les coûts des assurances, des loyers et des services publics ont été inférieurs de 0,1 million de dollars par rapport au dernier exercice et de 0,7 million de dollars inférieurs par rapport au budget. Les primes d'assurance et les coûts de l'électricité ont été inférieurs à ceux prévus.

Déplacements

Les dépenses de déplacements ont été de 0,35 million de dollars inférieurs au montant budgété, bien que de 0,01 millions de dollars plus élevées par rapport à celles de l'exercice précédent. Le total des coûts de déplacements pour l'exercice a été de 2,3 millions de dollars.

Coûts administratifs

Les coûts administratifs ont été inférieurs de 0,2 million de dollars par rapport à l'exercice précédent et supérieurs de 0,25 million de dollars par rapport aux prévisions budgétaires. Ces augmentations sont principalement reliées aux activités de marketing et de relations avec la clientèle.

Avantages sociaux futurs des employés

Les dépenses relatives aux avantages sociaux futurs déterminées selon un calcul actuariel ont diminué de 4,7 millions de dollars. Les charges constatées par régularisation relativement aux régimes de retraite des employés de Marine Atlantique S.C.C déterminées selon un calcul actuariel ont diminué de 4,4 millions de dollars en raison de changements d'hypothèses actuarielles telles que les taux d'actualisation et le taux de rendement prévu des actifs des régimes, alors que les dépenses pour indemnisation des accidentés du travail et autres avantages ont diminué de 0,3 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 inférieure de 0,3 millions de dollars par rapport à celle de l'exercice 2015-16. La société a engagé une perte nette sur les devises étrangères de 0,3 millions de dollars reliée à l'achat du Blue Puttees et du Highlanders au cours de l'exercice précédent. La société engage des gains/pertes sur les devises étrangères dans le cours normal des activités découlant de l'obligation de payer certains fournisseurs en devises étrangères qui étaient comparables au dernier exercice.

Perte (gain) réalisée sur instruments financiers dérivés

La société a réalisé une perte de 2,5 millions de dollars pendant l'exercice 2016-17 par rapport à un gain de 2,1 millions de dollars lors de l'exercice 2015-16. La société a un programme de couverture qui implique l'achat anticipé d'échange d'énergie et de contrats de change à terme. Les pertes de couverture de l'accord d'échange d'énergie étaient inférieures de 4,3 millions de dollars lors de cet exercice par rapport à l'exercice précédent. Le règlement de contrats de change à terme a entraîné des pertes accrues de 9 millions de dollars. Lors de l'exercice 2015-16, les contrats de change à terme pour atténuer les risques liés aux taux de change portant sur l'achat du Blue Puttees et du Highlanders ont donné lieu à la comptabilisation d'un gain de 8,8 millions de dollars.

Amortissement

L'amortissement a été supérieur de 7,5 millions de dollars par rapport au dernier exercice. L'augmentation de la dépréciation résulte de l'achat de Blue Puttees et du Highlanders vers la fin de l'exercice 2015-16. Des investissements en capital significatifs de la société sont maintenant actifs et en dépréciation.

Financement public

Les revenus du financement du gouvernement reconnus ont été inférieurs de 252,2 millions de dollars lors de l'exercice 2016-17. Le financement public des opérations s'élève à 53,4 millions de dollars en raison de la réduction des frais d'affrètement et des exigences de solvabilité des régimes de retraite. Le financement pour les projets d'investissements a été inférieur de 198,8 millions de dollars. Cela découle principalement des achats de navires lors de l'exercice 2015-16.

Immobilisations corporelles

En 2016-17, Marine Atlantique a dépensé 37,6 millions de dollars pour le renouvellement de l'actif comparativement à 236,4 millions de dollars au cours de l'exercice précédent. 16,3 millions de dollars ont été consacrés à des projets reliés à la flotte par rapport à 17,5 millions de dollars au cours du dernier exercice. Un montant supplémentaire de 21,3 millions de dollars a été dépensé pour le remplacement et la modernisation des installations et de l'équipement à terre par rapport à 6,9 millions de dollars lors de l'exercice 2015-16. Lors du dernier exercice, la société a dépensé 212 millions de dollars pour l'achat du Blue Puttees et du Highlanders.

ÉTATS FINANCIERS

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

C'est à la direction de Marine atlantique S.C.C. (« la Société ») qu'incombe la responsabilité première de la préparation et de la présentation des états financiers. Les présents états financiers sont préparés conformément aux Normes comptables du secteur public du Canada. Ces normes ont été appliquées en tenant compte des meilleurs estimations et jugements de la direction qui sont considérés comme adéquats dans le contexte de la Société. La direction a obtenu des rapports actuariels à l'appui des montants comptabilisés au titre du régime de retraite et des 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 de gestion du risque s'acquitte de cette responsabilité au nom du Conseil d'administration. Le Comité de vérification et de gestion du risque examine les questions liées à la comptabilité, à l'audit, aux systèmes de contrôle interne et aux états financiers. La Société a un service d'audit interne, dont les fonctions consistent notamment à examiner régulièrement les contrôles internes et leur application.

Le vérificateur général du Canada, qui agit à titre d'auditeur indépendant de la Société nommé en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, a audité les états financiers de la Société conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. L'auditeur indépendant a un accès sans restriction et complet au Comité de vérification et de gestion 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
22 juin 2017



Paul Griffin
Le président-directeur général

St. John's, Canada
22 juin 2017



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de Marine Atlantique S.C.C., qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2017, 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 2017, 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*.

Pour le vérificateur général du Canada,

Heather McManaman, CPA, CA
Directrice principale

Le 22 juin 2017
Halifax, Canada

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

AU 31 MARS 2017 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2017	2016
Actifs financiers		
Trésorerie (note 3)	12 944 \$	13 105 \$
Débiteurs (note 13a))	10 040	11 089
Somme à recevoir du gouvernement du Canada (note 4)	18 000	13 000
Stocks destinés à la revente (note 5)	402	363
Dérivés (note 12)	1 183	848
Actif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	120 555	123 168
	163 124	161 573
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (notes 6 et 13c))	34 593	25 687
Dérivés (notes 12 et 13c))	1 906	6 921
Revenus reportés	4 136	3 624
Somme à payer au gouvernement du Canada (note 4)	2 792	2 626
Charges à payer au titre des indemnités de vacances	6 105	6 077
Passif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	2 442	2 241
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués (note 9)	46 706	45 001
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (note 10)	11 602	11 748
	110 282	103 925
Actifs financiers nets	52 842	57 648
Actifs non financiers		
Immobilisations corporelles (note 11)	407 524	409 172
Stocks destinés à la consommation (note 5)	16 692	15 022
Charges payées d'avance	4 212	2 047
	428 428	426 241
Excédent accumulé (note 14)	481 270 \$	483 889 \$

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 2017 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2017		2016	
	Budget	Réel	Réel	
	(note 18)			
Revenus				
Produits des activités de transport	96 941 \$	99 227 \$	97 109 \$	\$
Produits du supplément pour le carburant	12 161	10 411	10 105	
Autres produits	126	502	110	
Gain sur cession d'immobilisations corporelles	-	3 777	-	
Gain réalisé sur dérivés	-	-	2 137	
	109 228	113 917	109 461	
Charges				
Salaires et avantages sociaux	89 993	88 391	86 227	
Droits d'affrètement	13 946	12 920	33 135	
Taxes d'importation du navire d'affrètement	-	-	2 386	
Carburant	25 613	19 108	22 574	
Matériaux, fournitures et services	23 072	25 045	21 451	
Réparations et entretien	11 383	11 698	13 014	
Assurance, loyers et services publics	8 395	7 697	7 838	
Frais de déplacement	2 602	2 250	2 165	
Frais administratifs	2 350	2 601	2 793	
Coût de renouvellement de la flotte	2 296	-	-	
Avantages sociaux futurs (notes 8, 9 et 10)	10 435	9 025	13 764	
Perte de change	-	13	317	
Perte réalisée sur dérivés	2 192	2 553	-	
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	-	-	183	
Amortissement (note 11)	40 900	39 144	31 632	
	233 177	220 445	237 479	
Déficit avant le financement public	(123 949)	(106 528)	(128 018)	
Financement public (note 4)				
Exploitation	110 310	61 203	114 637	
Immobilisations	29 812	37 598	236 362	
	140 122	98 801	350 999	
Excédent (déficit) lié aux activités	16 173	(7 727)	222 981	
Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice	489 204	489 204	266 223	
Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice (note 14)	505 377 \$	481 477 \$	489 204 \$	\$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES GAINS ET PERTES DE RÉÉVALUATION

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2017 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2017	2016
Gains (pertes) de réévaluation cumulés au début de l'exercice	(5 315) \$	(5 177) \$
Gains (pertes) de réévaluation survenus pendant l'exercice		
Gain (perte) non réalisé sur devises	(241)	705
Gain (perte) non réalisé sur dérivés	2 796	1 294
Montants reclassés dans l'état des résultats		
Gain (perte) réalisé sur dérivés	2 553	(2 137)
Gains (pertes) de réévaluation nets de l'exercice	5 108	(138)
Gains (pertes) de réévaluation cumulés à la fin de l'exercice (note 14)	(207) \$	(5 315) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DE LA VARIATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2017 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2017		2016
	Budget	Réel	Réel
Excédent (déficit) lié aux activités	(note 18) 16 173 \$	(7 727) \$	222 981 \$
Variation due aux immobilisations corporelles			
Acquisition d'immobilisations corporelles (note 11)	(29 812)	(37 598)	(236 362)
Amortissement des immobilisations corporelles (note 11)	40 900	39 144	31 632
Perte (gain) sur cession d'immobilisations corporelles	-	(3 777)	183
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	-	3 879	-
(Augmentation) diminution des immobilisations corporelles	11 088	1 648	(204 547)
Variation due aux autres actifs non financiers			
Acquisition de stocks destinés à la consommation	(28 992)	(22 282)	(23 067)
Utilisation de stocks destinés à la consommation	27 806	20 612	24 949
Acquisition de charges payées d'avance	(13 946)	(26 330)	(30 260)
Utilisation de charges payées d'avance	13 946	24 165	35 101
Augmentation (diminution) des autres actifs non financiers	(1 186)	(3 835)	6 723
Gains (pertes) de réévaluation nets	2 192	5 108	(138)
Augmentation (diminution) des actifs financiers nets	28 267	(4 806)	25 019
Actifs financiers nets au début de l'exercice	57 648	57 648	32 629
Actifs financiers nets à la fin de l'exercice	85 915 \$	52 842 \$	57 648 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2017 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2017	2016
Activités de fonctionnement		
Rentrées de fonds — clients	111 615 \$	106 806 \$
Rentrées de fonds — autres produits	52	110
Financement public — exploitation	68 575	102 694
Financement public — immobilisations	25 392	235 165
Sorties de fonds — fournisseurs	(91 043)	(100 486)
Sorties de fonds — employés	(88 346)	(86 496)
Sorties de fonds — avantages sociaux futurs	(4 652)	(22 755)
	21 593	235 038
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(25 392)	(235 165)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	3 879	-
	(21 513)	(235 165)
Effet des variations des cours du change sur la trésorerie	(241)	705
(Diminution) augmentation nette de la trésorerie	(161)	578
Trésorerie au début de l'exercice	13 105	12 527
Trésorerie à la fin de l'exercice	12 944 \$	13 105 \$
La Trésorerie comprend :		
Trésorerie affectée	8 868 \$	9 194 \$
Trésorerie non affectée	4 076	3 911
	12 944 \$	13 105 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2017 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

1. Nature de l'exploitation et autorisation

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

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

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

En décembre 2014, des instructions ont été données par décret (C.P. 2014-1382) à Marine Atlantique S.C.C., aux termes de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, pour qu'elle veille à ce que son régime de retraite prévoie un ratio de partage des coûts 50:50, pour le service courant, au titre des cotisations au régime entre les employés et l'employeur, qui sera instauré graduellement pour tous les participants d'ici au 31 décembre 2017. Selon ces instructions, la Société doit également s'assurer que, pour les nouveaux employés embauchés après le 1er janvier 2015, l'âge normal de la retraite passe à 65 ans et que l'âge d'admissibilité aux prestations de retraite autres que celles reçues à l'âge normal de la retraite correspond à celui applicable à ce type de prestations au titre du Régime de pension de retraite de la fonction publique. Les taux de cotisation des employés ont été ajustés pour respecter le ratio de partage des coûts de 50:50 visé pour le service courant à compter du 1er janvier 2017.

En juillet 2015, des instructions ont été données par décret (C.P. 2015-1114) à Marine Atlantique S.C.C., aux termes de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, pour qu'elle harmonise ses politiques, lignes directrices et pratiques relatives aux frais de déplacement, aux dépenses d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor d'une manière conforme à ses obligations légales, et qu'elle rende compte de la mise en œuvre de ces instructions dans son prochain plan d'entreprise. La Société a mis en œuvre de nouvelles politiques et a révisé diverses politiques et procédures depuis le 1er juillet 2016 pour se conformer aux instructions données.

2. Méthodes comptables importantes

RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

Les états financiers sont préparés conformément aux Normes comptables du secteur public du Canada. Ils sont présentés en milliers de dollars, sauf le capital-actions autorisé de la Société.

a) Financement public

La Société reçoit un financement public qui lui permet de répondre à ses besoins de trésorerie à court terme, notamment de faire face à l'excédent des charges d'exploitation sur les produits tirés des activités commerciales et d'acquiescer des immobilisations corporelles. Le financement public

reçu est comptabilisé en résultats de l'exercice au cours duquel il a été autorisé et tous les critères d'admissibilité ont été satisfaits par la Société. Tout écart entre les montants reçus et les montants autorisés et admissibles constitue une somme à recevoir du gouvernement du Canada (ou à payer à ce dernier). La Société vend parfois ses actifs et doit alors verser le produit net de la vente des actifs au Trésor. Le cas échéant, le produit net réalisé est porté en diminution des besoins de financement de l'exploitation pour l'exercice au cours duquel la vente a eu lieu.

b) Instruments financiers

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

Les 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 le 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 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, défalcation faite de leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative, selon la méthode linéaire. Le coût des projets à bord des navires, défalcation faite de leur valeur résiduelle, est amorti sur la plus courte des durées suivantes : la durée de vie utile de l'actif ou la durée de vie utile du navire. Les améliorations locatives sont amorties sur la plus courte des durées suivantes : la durée du contrat de location ou la durée de vie utile de l'actif.

Les durées de vie utiles estimatives et les méthodes d'amortissement sont passées en revue tous les ans. 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 10,4 ans (10,7 ans en 2016). L'espérance de vie moyenne estimative des participants à l'ancien régime de retraite supplémentaire est de 15,4 ans (16,4 ans en 2016).

ii) Régimes de soins de santé et de soins dentaires

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

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

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

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants aux régimes d'avantages complémentaires de retraite est de 11,0 ans (11,8 ans en 2016). 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 69,4 heures de travail normales ou après deux années de service, à la première de ces éventualités. Aucun passif n'a été comptabilisé dans l'état de la situation financière à ce titre, car le montant de cet avantage est négligeable.

AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

i) Passif au titre des indemnités pour accidents de travail

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

Les ajustements qui découlent des gains et pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne prévue de versement des indemnités qui est de 10,0 ans (10,0 ans en 2016).

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 varie selon que l'employé fait partie des cadres ou des salariés non syndiqués. Un employé 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. Il peut, par la suite, demander une exonération de primes d'assurance-vie afin de préserver sa couverture. Aucune indemnité de décès ou de mutilation par accident ne peut être versée aux salariés qui ne sont pas actifs sur leur lieu de travail.

Un régime de congés de maladie est également offert aux cadres et aux salariés non syndiqués qui ont été embauchés après le 1er septembre 2001, qui leur permet d'accumuler des congés de maladie pendant leur service. Les employés embauchés avant le 1er septembre 2001 sont admis à accumuler des congés de maladie en fonction du nombre d'années de service. Les employés syndiqués ne peuvent pas participer à ce régime.

Dans le cadre de ce régime, les congés de maladie peuvent être accumulés, mais ne constituent pas des avantages acquis. Aucun passif n'a été comptabilisé dans l'état de la situation financière à ce titre, car le montant est négligeable.

g) Constatation des revenus

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

h) Charges

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

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

i) Charges payées d'avance

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

j) Conversion de devises

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

k) Passifs éventuels

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

l) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers, conformément aux Normes comptables du secteur public du Canada, exige que la direction fasse des estimations et formule des hypothèses ayant une incidence sur le montant des actifs, des passifs et sur l'information sur les actifs et les passifs éventuels présentés à la date de clôture et le montant des revenus et des charges présenté 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 et le passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi, 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 novembre 2017. Le

montant total du solde libellé en euros se chiffre à 6 223 € (6 223 € en 2016), ce qui correspondait à 8 868 \$ CA au 31 mars 2017 (9 194 \$ CAD en 2016). Si la Société devait contrevenir à l'entente d'affrètement, cette somme serait remise aux propriétaires du traversier.

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

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

	2017	2016
Somme à payer au gouvernement Canada au début de l'exercice	2 626 \$	2 766 \$
Somme (à recevoir) du gouvernement du Canada au début de l'exercice	(13 000)	-
Crédits parlementaires reçus au cours de l'exercice	93 967	337 859
Comptabilisés au cours de l'exercice :		
Financement public - exploitation	(61 203)	(114 637)
Financement public - immobilisations	(37 598)	(236 362)
(Déficit) excédent - financement public	(4 834)	(13 140)
Somme (à recevoir) du gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	(18 000)	(13 000)
Somme à payer au gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	2 792 \$	2 626 \$

5. Stocks

	2017	2016
Stocks destinés à la consommation	10 638 \$	9 326 \$
Stock de carburant	3 003	2 607
Pièces de rechange des navires – sur les navires	3 051	3 089
Pièces de rechange des navires – à terre	16 692	15 022
Stocks destinés à la revente		
Stock de restauration	402	363
Total des stocks	17 094 \$	15 385 \$

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017, le montant des stocks passé en charges au cours de l'exercice s'élève à 23 866 \$ (27 526 \$ en 2016). Au cours de l'exercice, la Société a constaté une réduction de valeur de 10 \$ (395 \$ en 2016) au titre des stocks.

6. Crédoeurs et charges à payer

	2017		2016	
Créditeurs	20 484	\$	12 444	\$
Charges à payer	6 111		4 711	
Salaires et avantages à payer	6 272		6 794	
Sommes à remettre à l'État	1 726		1 738	
Créditeurs et charges à payer	34 593	\$	25 687	\$

Les sommes dues à d'autres organisations publiques se chiffrent à 201 \$ (190 \$ en 2016). Elles sont payables à vue et ne portent pas intérêt.

7. Passif au titre d'un site contaminé

En 2010-2011, la Société a pris connaissance de problèmes environnementaux au terminal de Bar Harbour qu'elle exploitait par le passé aux États-Unis. Les travaux d'assainissement requis aux termes de la réglementation ont débuté en avril 2016 et ont été achevés le 30 juin 2016. La Société a comptabilisé un passif de clôture de 0 \$ (377 \$ en 2016) dans les créditeurs et charges à payer. Par la suite, la propriété a été vendue en février 2017.

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 du régime à la date de l'évaluation (en date du 31 décembre 2016 pour l'exercice clos le 31 mars 2017 et du 31 décembre 2015 pour l'exercice clos le 31 mars 2016). L'évaluation actuarielle la plus récente aux fins de capitalisation est en date du 31 décembre 2015 et elle a été effectuée en 2016.

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

	2017		2016	
Obligation au titre des prestations constituées				
Solde d'ouverture	637 584	\$	613 441	\$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	8 246		9 701	
Cotisations — salariés	5 991		4 804	
Intérêts débiteurs	27 541		28 719	
Prestations versées	(36 746)		(36 374)	
Perte actuarielle	47 460		17 293	
Solde de clôture	690 076	\$	637 584	\$
Valeur liée au marché des actifs du régime				
Solde d'ouverture	736 579	\$	670 949	\$
Rendement des actifs du régime	69 575		72 044	
Cotisations — employeur	21 259		25 156	
Cotisations — salariés	5 991		4 804	
Prestations versées	(36 746)		(36 374)	
Solde de clôture	796 658	\$	736 579	\$

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

	2017		2016	
	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)	796 658 \$	- \$	736 579 \$	- \$
Obligations au titre du régime de retraite (valeur actuarielle)	686 764	3 313	634 548	3 037
Excédent (déficit) à la fin de l'exercice	109 894	(3 313)	102 031	(3 037)
Pertes actuarielles nettes non amorties	9 574	832	825	757
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	1 087	39	20 312	39
Actif (passif) au titre des prestations de retraite constituées	120 555 \$	(2 442) \$	123 168 \$	(2 241) \$

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

	2017		2016	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Cotisations :				
Employeur	1 879 \$	156 \$	20 312 \$	156 \$
Salariés	5 991	-	4 804	-
Total	7 870 \$	156 \$	25 116 \$	156 \$
Prestations versées	36 590 \$	156 \$	36 218 \$	156 \$

Composantes du coût découlant des régimes de retraite :

	2017		2016	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Calcul des coûts des régimes de retraite de l'exercice :				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	14 055 \$	182 \$	14 368 \$	136 \$
Amortissement de la perte actuarielle nette	1 678	106	2 810	76
Cotisations — salariés	(5 991)	-	(4 804)	-
Charge au titre des prestations de retraite	9 742	288	12 374	212
Intérêts sur les obligations au titre du régime de retraite	27 472	69	28 653	66
Rendement prévu des actifs du régime	(32 722)	-	(32 051)	-
Charge (revenu) d'intérêt au titre des prestations de retraite	(5 250)	69	(3 398)	66
	4 492 \$	357 \$	8 976 \$	278 \$
Coûts des régimes de retraite				

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. Les lettres de crédit sont traitées conformément à l'article 9.11 de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* et ses règlements.

Les actifs du régime de retraite agréé sont placés dans des titres de créance, des actions et des contrats de rentes sans rachat des engagements. Au 31 décembre 2016, soit la date d'évaluation aux fins de l'établissement des états financiers de l'exercice clos le 31 mars 2017, les actifs du régime étaient composés à 0 % de titres de créance, à 43 % d'actions et à 57 % de rentes (30 %, 39 % et 31 % respectivement, en 2016). La valeur de marché des actifs du régime s'élève à 367 071 \$ (546 899 \$ en 2016). De plus, la valeur déterminée selon l'évaluation actuarielle des contrats de rentes sans rachat des engagements se chiffre à 467 465 \$ (238 917 \$ en 2016). Le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur du marché était de 40 049 \$ ou 7 % (37 123 \$ ou 5,0 % en 2016) et le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur liée au marché était de 69 575 \$ ou 9,5 % (72 044 \$ ou 10,7 % en 2016).

Les gains et les pertes survenus au cours de l'exercice se ventilent comme suit : gain sur la valeur liée au marché des actifs du régime de 39 334 \$ (39 993 \$ en 2016); perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées dans le cadre du régime de retraite agréé de 47 279 \$ (17 272 \$ en 2016); perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées relatives aux régimes de retraite supplémentaires de 181 \$ (21 \$ en 2016).

Les hypothèses utilisées sont les suivantes:

	2017	2016
Obligations au titre des régimes de retraite		
Taux d'actualisation – régime agréé	5,5 %	5,2 %
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	2,2 %	2,0 %
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	5,2 %	4,8 %
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	2,0 %	2,2 %
Taux de rendement prévu des actifs	5,2 %	4,8 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	3,5 %
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %

9. Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués

La Société fournit une assurance-vie et une assurance pour soins de santé et soins dentaires à ses employés retraités. La valeur actualisée de ce régime non capitalisé d'avantages pour retraités actuels et futurs est déterminée par un actuaire indépendant en fonction des estimations de la direction. Une évaluation actuarielle a été effectuée en date du 31 décembre 2016 pour l'exercice clos le 31 mars 2017, alors que le montant du passif au titre des avantages constitués en date du 31 mars 2016 a été établi à partir d'une évaluation actuarielle effectuée le 31 décembre 2013.

Une charge de 2 155 \$ (2 487 \$ en 2016) 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 :

	2017	2016
Obligation au titre des avantages complémentaires de retraite constitués (valeur actuarielle)	(38 717)	(38 713)
(Gain) actuariel net non amorti	(8 108)	(6 395)
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	119	107
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués	(46 706)	(45 001)

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

	2017	2016
Cotisations de l'employeur	450 \$	390 \$
Prestations versées	450 \$	390 \$

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

	2017	2016
Calcul du coût des avantages complémentaires de retraite de l'exercice :		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 949 \$	1 976 \$
Intérêts sur les obligations	808	892
Amortissement des (gains) actuariels nets	(602)	(381)
Coût des avantages complémentaires de retraite	2 155 \$	2 487 \$

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

	2017	2016
Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite		
Taux d'actualisation	2,2 %	2,0 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	3,5 %
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	5,6 %	5,7 %
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,5 %	4,5 %
Année où l'on prévoit atteindre le taux cible	2032	2032
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %
Coût des avantages complémentaires de retraite		
Taux d'actualisation	2,0 %	2,2 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	3,5 %
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	5,7 %	5,8 %
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,5 %	4,5 %
Année où l'on prévoit atteindre le taux cible	2032	2032
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %

10. Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (indemnités pour accidents de travail et autres avantages)

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

Le passif déterminé par évaluation actuarielle comprend une obligation au titre des prestations d'invalidité et des pensions de survivants accordées connues, une obligation au titre de toutes les prestations futures pouvant être accordées relativement à des demandes d'indemnisation passées et d'autres coûts comme l'indemnisation temporaire, les frais pour soins de santé, les coûts de réadaptation ainsi que les frais d'administration facturés par les diverses commissions ou offices provinciaux. Ces montants sont présentés à la valeur actualisée nette, compte tenu des taux d'inflation, des taux d'intérêt, des taux de mortalité et des projections du montant global des demandes d'indemnisation pour des incidents survenus. Les plus récentes évaluations actuarielles des indemnités pour accidents de travail aux fins de la comptabilité ont été effectuées en date du 31 décembre 2014 et leurs résultats ont été actualisés par extrapolation aux dates d'évaluation, soit en date du 31 décembre 2016 et du 31

décembre 2015. 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 2016.

Une charge de 2 021 \$ (2 023 \$ en 2016) 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:

	2017		2016	
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi (valeur actuarielle)	(14 717)	\$	(14 968)	\$
Pertes actuarielles nettes non amorties	2 735		2 852	
Cotisations de l'employeur pour l'exercice, à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	380		368	
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués	(11 602)	\$	(11 748)	\$

Résumé des prestations versées au cours de l'exercice :

	2017		2016	
Prestations versées	2 167	\$	1 897	\$

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

	2017		2016	
Calcul du coût des avantages postérieurs à l'emploi de l'exercice :				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 329	\$	1 384	\$
Intérêts sur les obligations	308		327	
Amortissement des pertes actuarielles nettes	384		312	
Coût des avantages postérieurs à l'emploi	2 021	\$	2 023	\$

Les hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2017		2016	
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi				
Taux d'actualisation	2,2 %		2,0 %	
Taux de croissance de la rémunération moyenne dans l'industrie	3,0 %		3,0 %	
Taux d'inflation	2,0 %		2,0 %	
Taux de croissance du coût des soins de santé	5,0 %		5,0 %	
Coût des avantages postérieurs à l'emploi				
Taux d'actualisation	2,0 %		2,2 %	
Taux de croissance de la rémunération moyenne dans l'industrie	3,0 %		3,0 %	
Taux d'inflation	2,0 %		2,0 %	
Taux de croissance du coût des soins de santé	5,0 %		5,0 %	

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017, la Société a versé à la Commission d'indemnisation des accidents du travail de la Nouvelle-Écosse des primes de 429 \$ (375 \$ en 2016) qui sont incluses dans les salaires et avantages sociaux présentés à l'état des résultats. Ces primes représentent le coût de l'indemnisation des accidents du travail pour les salariés de la Nouvelle-Écosse, étant donné que, dans cette province, la Société fonctionne selon un régime d'assurance auquel elle cotise.

11. Immobilisations corporelles

Coût 2017					
	Solde d'ouverture	Acquisitions	Transferts	Cessions	Solde de clôture
Navires	375 932 \$	5 751 \$	3 243 \$	(77) \$	384 849 \$
Installations côtières	190 109	25	228	(87)	190 275
Améliorations locatives	20 820	896	4 973	-	26 689
Matériel	31 263	270	2 235	(312)	33 456
Travaux en cours	17 049	30 656	(10 679)	-	37 026
	635 173 \$	37 598 \$	- \$	(476) \$	672 295 \$

Amortissement cumulé 2017					
	Solde d'ouverture	Charge d'amortissement	Cessions	Solde de clôture	
Navires	125 808 \$	24 970 \$	(51) \$	150 727 \$	
Installations côtières	61 571	8 052	(22)	69 601	
Améliorations locatives	20 328	3 466	-	23 794	
Matériel	18 294	2 656	(301)	20 649	
	226 001 \$	39 144 \$	(374) \$	264 771 \$	

Coût 2016						
	Solde d'ouverture	Reclassement	Acquisitions	Transferts	Cessions	Solde de clôture
Navires	105 536 \$	47 618 \$	219 047 \$	3 980 \$	(249) \$	375 932 \$
Installations côtières	171 467		2 306	20 381	(4 045)	190 109
Améliorations locatives	67 701	(47 618)	273	464	-	20 820
Matériel	28 043		468	3 292	(540)	31 263
Travaux en cours	30 898		14 268	(28 117)	-	17 049
	403 645 \$	\$	236 362 \$	- \$	(4 834) \$	635 173 \$

Amortissement cumulé 2016

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

	Valeur comptable nette 2017	Valeur comptable nette 2016
Navires	234 122 \$	250 124 \$
Installations côtières	120 674	128 538
Améliorations locatives	2 895	492
Matériel	12 807	12 969
Travaux en cours	37 026	17 049
	407 524 \$	409 172 \$

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 :

	2017		2016	
	Juste valeur	Coût	Juste valeur	Coût
Actifs financiers				
Trésorerie	- \$	12 944 \$	- \$	13 105 \$
Débiteurs	-	10 040	-	11 089
Dérivés	1 183	-	848	-
	1 183 \$	22 984 \$	848 \$	24 194 \$
-				
Passifs financiers				
Créditeurs et charges à payer autres que les				
sommes à remettre à l'État				
	- \$	32 867 \$	- \$	23 949 \$
Dérivés	1 906	-	6 921	-
	1 906 \$	32 867 \$	6 921 \$	23 949 \$

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 2017, 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 dérivés est estimée comme étant la valeur actualisée des gains ou pertes non réalisés calculée en fonction des prix du marché au 31 mars. Cette valeur correspond généralement au montant estimatif que la Société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date de clôture. La Société se fonde sur l'information reçue de banques à charte canadiennes pour établir la juste valeur des dérivés.

c) Dérivés

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

La Société utilise également des contrats de change à terme qui consistent en des ententes contractuelles visant à acheter des devises à une date ultérieure et à un cours stipulé d'avance. Les contrats de change à terme en euros se rattachent aux paiements au titre de l'affrètement de l'Atlantic Vision. Les opérations de change US à terme sont reliées aux paiements pour la mise en cale sèche des navires anticipée au printemps 2018.

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

	2017			2016	
	Période (note 1)	Prix fixe par unité (note 2)	Quantité nominale (note 3)	Juste valeur	Juste valeur
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2018	1,8120 - 2,1660	2 898	411 \$	- \$
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2019	1,9825 - 2,0540	504	69	-
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2020	2,0490 - 2,0980	1 092	112	-
Swap - Pétrole brut - mazout lourd n° 6 à 1 %	2018	43,15 - 48,35	27	419	137
Swap - Pétrole brut - mazout lourd n° 6 à 1 %	2019	49,63 - 59,52	17	95	-
				1 106 \$	137 \$

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 %.

	2017			2016	
	Période (note 1)	Taux de change à terme \$ CAD/EURO	Quantité nominale (Euros)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2017	-	-	- \$	480 \$
Contrats de change à terme	2018	1,3883 - 1,4013	2 156	64	231
				64 \$	711 \$

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

	2017			2016	
	Période (note 1)	Taux de change à terme \$ CAD/\$ US	Quantité nominale (\$ US)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2018	1,3232	2 500	13 \$	- \$
				13 \$	- \$

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

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

	2017			2016	
	Période (note 1)	Prix fixe par unité (note 2)	Quantité nominale (note 3)	Juste valeur	Juste valeur
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2017	-	-	- \$	(1 217) \$
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2018	2,1675 - 2,7450	2 730	(640)	(1 412)
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2019	2,2450 - 2,3210	2 520	(349)	(327)
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2020	2,3300 - 2,4078	756	(139)	(27)
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2021	2,4020 - 2,4708	1 428	(310)	-
Swap - Pétrole brut - mazout lourd n° 6 à 1 %	2017	-	-	-	(3 227)
Swap - Pétrole brut - mazout lourd n° 6 à 1 %	2018	64,66 - 67,40	37	(152)	(179)
Swap - Pétrole brut - mazout lourd n° 6 à 1 %	2019	64,42	3	(10)	(124)
Swap - Pétrole brut - mazout lourd n° 6 à 1 %	2020	64,6	2	(6)	-
				(1 606) \$	(6 513) \$

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 %.

	2017			2016	
	Période (note 1)	Taux de change à terme \$ CAD/EURO	Quantité nominale (Euros)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2017	-	-	- \$	(278) \$
Contrats de change à terme	2018	1,5598 - 1,5664	2 156	(300)	(130)
				(300) \$	(408) \$

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 cours de formation et ses politiques organisationnelles, à établir un environnement de contrôle constructif et rigoureux au sein duquel tous les salariés comprennent leurs rôles et leurs obligations.

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

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

Risque de crédit :

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

Risque de marché :

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

Risque de liquidité :

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

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

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

a) Risque de crédit

La valeur comptable de la trésorerie, des débiteurs et des 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 dérivés en faisant des affaires uniquement avec des institutions financières de bonne réputation qui sont solvables. L'exposition au risque de crédit de la Société quant à ses comptes clients est réduite par la mise en œuvre d'une politique de crédit qui prévoit des limites à la concentration du risque et l'évaluation et la surveillance du risque de contrepartie.

Trésorerie

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

La banque allemande a obtenu de l'agence de notation Moody's la cote de base b3, la cote Baa3 sur sa dette à long terme garantie et la cote P-3 sur sa dette à court terme non garantie. L'agence Fitch Ratings lui a quant à elle attribué une cote de crédit intrinsèque de B, la cote BBB sur sa dette à long terme garantie et la cote F3 sur sa dette à court terme non garantie au 31 mars 2017.

Débiteurs

Les débiteurs de la Société totalisaient 10 040 \$ au 31 mars 2017 (11 089 \$ en 2016). Ils se composent de créances clients d'une valeur de 3 584 \$ (4 513 \$ en 2016) et d'autres débiteurs s'élevant à 6 456 \$ (6 576 \$ en 2016), dont un montant de 2 550 \$ (3 142 \$ en 2016) qui représente des indemnités recouvrables sur assurances.

Les créances clients sont créées dans le cours normal des activités et sont payables à vue. La Société fournit des services à un grand nombre de clients. Il faut cependant savoir que cinq clients représentent 50 % des créances clients (cinq clients représentaient 51 % des créances clients en 2016). La Société estime qu'aucun risque de crédit important n'est lié aux débiteurs.

Au 31 mars 2017, environ 1,4 % (0,6 % en 2016) des créances clients étaient exigibles depuis plus de 30 jours, alors que 98,6 % (99,4 % en 2016) 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 25 \$ au 31 mars 2017 (26 \$ en 2016). 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 :

	2017	2016
À court terme	3 264 \$	3 962 \$
Exigibles depuis 1 à 30 jours	296	548
Exigibles depuis 31 à 120 jours	49	29
	3 609 \$	4 539 \$
Moins la provision pour créances douteuses	(25)	(26)
Montant net des créances clients	3 584 \$	4 513 \$

Dérivés

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

b) Risque de marché

(i) Risque de change

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

(ii) Risque de taux d'intérêt

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

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

Afin de gérer son exposition à la fluctuation du prix du carburant, la Société établit des contrats dérivés (swaps) sur le pétrole brut 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. Une augmentation de 10 % du prix sur le marché des dérivés au cours de l'exercice clos le 31 mars 2017 aurait fait diminuer de 1 849 \$ les passifs au titre des contrats dérivés sur le pétrole brut; alors qu'une diminution de 10 % du prix sur le marché des dérivés sur le pétrole brut au cours de l'exercice clos le 31 mars 2017 aurait fait augmenter de 1 884 \$ les passifs dérivés.

c) Risque de liquidité

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

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

La Société dispose d'une facilité de crédit d'exploitation pouvant atteindre 35 622 \$ (35 622 \$ en 2016) 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 2017 (aucun montant en 2016), mais cette facilité a permis l'émission de lettres de crédit irrévocables pour un montant de 35 622 \$ (35 622 \$ en 2016). 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 2016) 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 2016) et viennent à expiration le 31 décembre 2017. 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 créanciers et charges à payer, autres que les sommes à remettre à l'État, et des passifs financiers dérivés représente l'exposition de la Société au risque de liquidité. La valeur comptable des créanciers et charges à payer s'élevait à 32 867 \$ (23 949 \$ en 2016). La valeur comptable des créanciers au 31 mars 2017 s'élevait à 20 484 \$ (12 444 \$ en 2016) et tous sont exigibles dans un délai de 60 jours. Les charges à payer de la Société avaient une valeur comptable de 12 383 \$ au 31 mars 2017 (11 505 \$ en 2016).

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

	2017				
	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 4 ans	Total
Créanciers et charges à payer	32 867 \$	- \$	- \$	- \$	32 867 \$
Passifs financiers dérivés	92 \$	647 \$	353 \$	814 \$	1 906 \$

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

14. Excédent accumulé

L'excédent accumulé se compose de ce qui suit :

	2017		2016	
Excédent accumulé lié aux activités	481 477	\$	489 204	\$
(Pertes) de réévaluation cumulées	(207)		(5 315)	
Excédent accumulé	481 270	\$	483 889	\$

L'excédent accumulé lié aux activités comprend un montant de 258 530 \$ (258 530 \$ en 2016) 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 2017, 517 061 000 actions (517 061 000 actions en 2016) à 0,50 \$ l'unité (0,50 \$ l'unité en 2016) 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 1 623 \$ (1 737 \$ en 2016) avec d'autres parties apparentées, qui sont comptabilisées dans les crédettes comme l'explique la note 6. En outre, le gouvernement du Canada finance la Société, comme cela est précisé dans les notes complémentaires 2(a) et 4. Transports Canada a autorisé la Société à utiliser gratuitement les terres publiques sur lesquelles sont sis ses terminaux portuaires. Aucun montant n'est donc comptabilisé à ce titre, car la juste valeur de ce service qui est rendu gratuitement ne peut pas faire l'objet d'une estimation fiable.

16. Obligations contractuelles

a) Le montant total requis pour terminer les grands travaux d'immobilisations en cours faisant l'objet d'un contrat au 31 mars 2017 est de 2 334 \$ (montant nul en 2016).

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

	Affrètement		Autre		Total	
2017-18	7 909	\$	416	\$	8 325	\$
2018-19	-		416		416	
2019-20	-		173		173	
	7 909	\$	1 005	\$	8 914	\$

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

17. Éventualités

Dans le cours normal de ses activités, la Société est requérante, défenderesse ou autre partie à des réclamations et à des poursuites non réglées. Au 31 mars 2017, elle faisait l'objet de réclamations estimées à 350 \$ (350 \$ en 2016) 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 170 \$ (169 \$ en 2016) 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 reposent sur le jugement de la direction et les 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.