

*Rapport financier trimestriel*

**MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**

*30 septembre 2014*

# MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

## Table des matières

30 septembre 2013

---

	<u>Page</u>
Aperçu de la Société	1
Résultats trimestriels	2
Analyse des risques	3
Rapport sur l'utilisation des crédits	5
Déclaration de responsabilité de la direction	6
État de la situation financière non audité	7
État des résultats non audité	8
État des gains et pertes de réévaluation non audité	9
État de la variation des actifs financiers nets (de la dette nette) non audité	10
État des flux de trésorerie non audité	11
Notes complémentaires des états financiers non audités	12 - 18

# MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

## Rapport financier trimestriel

30 septembre 2014

---

Le présent rapport financier trimestriel de Marine Atlantique S.C.C. (la Société) porte sur le semestre clos le 30 septembre 2014. Il doit être lu en parallèle avec le Sommaire du plan d'entreprise de 2014-2015 à 2018-2019 de la Société et son Rapport annuel de 2013-2014, qui comprend les états financiers annuels audités de l'exercice clos le 31 mars 2014. On peut trouver des renseignements sur la Société, notamment le Rapport annuel et le Sommaire du plan d'entreprise, une fois qu'ils auront été approuvés par le gouvernement fédéral, à [www.marineatlantic.ca](http://www.marineatlantic.ca).

Les états financiers non audités et les notes y afférentes ont été établis selon les Normes comptables pour le secteur public. Tous les montants sont présentés en dollars canadiens.

### APERÇU DE LA SOCIÉTÉ

Marine Atlantique S.C.C. est une société de transport qui assure une liaison essentielle entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse. La Société est un rouage fondamental de l'économie du Canada Atlantique, surtout de Terre-Neuve-et-Labrador. Ses navires transportent, en effet, des marchandises (notamment, des aliments, des fournitures médicales et des produits de détail) et des passagers (résidents et touristes). À titre de société d'État fédérale, Marine Atlantique S.C.C. a pour mission d'assurer un service de traversier à longueur d'année à la fois pour le trafic commercial et des passagers.

Marine Atlantique S.C.C., qui a son siège social à St. John's (Terre-Neuve), gère des terminaux dans les ports terre-neuviens de Port-aux-Basques et d'Argentia, et dans le port néo-écossais de North Sydney. La Société assure deux liaisons : un service de traversier quotidien de 96 milles marins maintenu à longueur d'année entre Port-aux-Basques et North Sydney, et un service de traversier saisonnier, trois fois par semaine, de 280 milles marins entre Argentia et North Sydney (assuré seulement pendant les périodes de pointe de la mi-juin à la mi-septembre).

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

La Société fait chaque année rapport au gouvernement du Canada par l'entremise du ministre des Transports. La mission de la Société, aux termes de la Constitution, est de « maintenir entre North Sydney et Port-aux-Basques, une liaison par bateaux à vapeur mixtes adaptée aux besoins du trafic ». Ce service est essentiel pour relier la province de Terre-Neuve-et-Labrador au Canada proprement dit.

Marine Atlantique S.C.C. est un employeur clé dans chacune des trois villes dans lesquelles elle exerce ses activités. Les niveaux d'emploi au sein de la Société culminent à plus de 1 200 personnes pendant la période de pointe estivale. L'effectif de Marine Atlantique S.C.C. est en majorité syndiqué : environ 96 % des employés sont affiliés à l'un des cinq syndicats qui ont signé l'une des six conventions collectives en vigueur.

Pour garantir l'exploitation sécuritaire des navires en mer, Marine Atlantique S.C.C. est assujettie à diverses lois et divers règlements, dont le *Code canadien du travail*, le *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (en milieu maritime)*, la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et son règlement, la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et son règlement, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la *Loi maritime du Canada*, la *Loi sur le cabotage*, le *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs* et la Partie III du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*. La Société est également assujettie à la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)*, le plus important de tous les traités internationaux visant la sécurité des navires marchands.

# MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

## Rapport financier trimestriel

30 septembre 2014

### RÉSULTATS TRIMESTRIELS

#### Aperçu de la performance financière de la Société (en milliers)

##### Trimestre clos le 30 septembre 2014

	Réel	Budget	Exercice précédent	Écart par rapport au budget <sup>1</sup>		Écart par rapport à l'exercice précédent <sup>1</sup>	
				\$	%	\$	%
Revenus	40 675 \$	39 633 \$	40 319 \$	1 042 \$	3 %	356 \$	1 %
Charges	64 603 \$	65 696 \$	69 386 \$	1 093 \$	2 %	4 783 \$	7 %

##### Semestre clos le 30 septembre 2014

	Réel	Budget	Exercice précédent	Écart par rapport au budget <sup>1</sup>		Écart par rapport à l'exercice précédent <sup>1</sup>	
				\$	%	\$	%
Revenus	66 856 \$	65 179 \$	67 254 \$	1 677 \$	3 %	(398 \$)	(1 %)
Charges	124 758 \$	129 239 \$	130 501 \$	4 481 \$	3 %	5 743 \$	4 %

<sup>1</sup> Un écart positif correspond à un résultat favorable par rapport aux montants inscrits dans le budget/comptabilisés pour l'exercice précédent.

#### Aperçu statistique

##### Trimestre clos le 30 septembre 2014

	Réel	Prévu	Exercice précédent	Écart par rapport aux prévisions <sup>2</sup>		Écart par rapport à l'exercice précédent <sup>2</sup>	
				N <sup>bre</sup>	%	N <sup>bre</sup>	%
Passagers	166 054	167 559	176 163	(1 318)	(1 %)	(10 109)	(6 %)
Véhicules de tourisme	61 142	60 991	64 194	151	0 %	(3 052)	(5 %)
Véhicules utilitaires	26 313	26 094	27 466	219	1 %	(1 153)	(4 %)
Équivalents autos <sup>3</sup>	176 733	175 700	184 934	1 033	1 %	(8 201)	(4 %)
Traversées	533	486	592	47	10 %	(59)	(10 %)

##### Semestre clos le 30 septembre 2014

	Réel	Prévu	Exercice précédent	Écart par rapport aux prévisions <sup>2</sup>		Écart par rapport à l'exercice précédent <sup>2</sup>	
				N <sup>bre</sup>	%	N <sup>bre</sup>	%
Passagers	231 796	234 365	247 372	(2 569)	(1 %)	(15 576)	(6 %)
Véhicules de tourisme	84 709	84 709	89 475	(0)	(0 %)	(4 766)	(5 %)
Véhicules utilitaires	52 322	51 908	54 841	414	1 %	(2 519)	(5 %)
Équivalents autos <sup>3</sup>	309 884	308 046	325 552	1 838	1 %	(15 668)	(5 %)
Traversées	954	910	1 048	44	5 %	(94)	(9 %)

<sup>2</sup> Un écart positif correspond à un résultat favorable par rapport aux prévisions/chiffres de l'exercice précédent.

<sup>3</sup> Un équivalent auto ou EA correspond à la longueur moyenne d'une automobile.

# MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

## Rapport financier trimestriel

30 septembre 2014

---

### Revenus

Les revenus de la Société pour le trimestre considéré et la période écoulée depuis le début de l'exercice ont dépassé de 3 % les prévisions budgétaires. Cela s'explique par le fait que le trafic commercial et les revenus au titre des services à bord ont été légèrement plus élevés que prévu.

Les revenus de la Société ont augmenté de 1 % par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Cette croissance des revenus d'un exercice à l'autre s'explique par l'entrée en vigueur de la structure tarifaire de 2014 en avril 2014 et par un trafic plus élevé que prévu sur la liaison Argentina, qui ont été en partie compensés par la baisse du trafic dans le Golfe. Les revenus ont diminué de 1 % pour la période écoulée depuis le début de l'exercice par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent en raison du déclin du trafic.

### Charges

#### *Comparaison avec le budget*

Les charges de la Société ont été inférieures de 2 % aux prévisions budgétaires pour le trimestre considéré. Les besoins en main-d'œuvre ont été moins importants que prévu. Un plus grand nombre de traversées ont été offertes que ce qui avait été prévu à l'origine, car le trafic commercial a été plus important que prévu. La consommation en carburant a augmenté, mais cette augmentation a été plus que compensée par des prix avantageux, même si le prix du pétrole a augmenté de 11 % par rapport à l'exercice précédent. Pour la période écoulée depuis le début de l'exercice, la consommation a été moins élevée que prévu.

Les charges de la Société ont diminué de 3 % par rapport aux prévisions budgétaires pour la période écoulée depuis le début de l'exercice. Outre les économies réalisées au cours du deuxième trimestre, des frais liés à la formation ont été reportés du premier trimestre.

#### *Comparaison avec les charges de l'exercice précédent*

Le montant total des charges de la Société a diminué de 7 % pour le trimestre considéré par rapport au trimestre de l'exercice précédent et de 4 % pour la période écoulée depuis le début de l'exercice. Les charges d'exploitation ont diminué de 1 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent et pour la période écoulée depuis le début de l'exercice en raison surtout des changements apportés annuellement au calendrier. Le nombre de traversées nécessaires pour répondre à la demande a été moins important. La baisse des coûts d'exploitation a plus que compensé les pressions inflationnistes. Les avantages sociaux futurs, calculés sur une base actuarielle, sont considérablement moins élevés, alors que l'amortissement a augmenté à la suite de l'entrée en service d'un plus grand nombre d'actifs nouvellement acquis.

### Immobilisations corporelles

La Société a consacré 3,07 millions de dollars (9,66 millions de dollars en cumul depuis le début de l'exercice) à ses immobilisations corporelles au cours du deuxième trimestre de l'exercice dans le cadre de son programme de réinvestissement continu. Elle a notamment consacré 2,96 millions de dollars (7,56 millions de dollars en cumul depuis le début de l'exercice) à l'amélioration de ses installations à terre et (0,12) million de dollars (1,67 million de dollars en cumul depuis le début de l'exercice) à divers projets

# **MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**

## **Rapport financier trimestriel**

**30 septembre 2014**

---

visant ses navires. Le reste de ses dépenses en immobilisations, soit 0,23 million de dollars (0,43 million de dollars en cumul depuis le début de l'exercice) a servi à financer l'achat de matériel informatique et d'autre matériel.

### **Prévisions**

Pour 2014-2015, le financement public approuvé pour la Société se chiffre à 127,4 millions. D'après les résultats du premier semestre et le budget alloué pour le reste de l'exercice, la Société prévoit respecter le cadre financier approuvé. La Société n'a apporté aucune modification aux buts et objectifs énoncés dans le Sommaire du plan d'entreprise de 2013-2014 à 2017-2018.

### **ANALYSE DES RISQUES**

Les risques financiers auxquels est exposée la Société ont déjà été communiqués dans le Sommaire du plan d'entreprise de 2013-2014 à 2017-2018 et le Rapport annuel de 2013-2014. Il n'y a aucun changement important à signaler concernant les risques recensés antérieurement.

### **RAPPORT SUR L'UTILISATION DES CRÉDITS**

La Société a reçu des crédits parlementaires de 21,3 millions de dollars du gouvernement du Canada au cours du deuxième trimestre clos le 30 septembre 2014 (57,5 millions de dollars en cumul depuis le début de l'exercice). Des renseignements sur la méthode de comptabilisation des crédits parlementaires sont présentés à la note 2 a) afférente aux états financiers intermédiaires non audités. La note 3 afférente aux états financiers intermédiaires non audités décrit l'utilisation des crédits parlementaires reçus au cours de la période.

# MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

## Rapport financier trimestriel

30 septembre 2014

---

### DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers trimestriels conformément à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* du Conseil du Trésor du Canada, ainsi que des contrôles internes qu'elle considère comme nécessaires pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'anomalies significatives. La direction veille aussi à ce que tous les autres renseignements fournis dans le présent rapport financier trimestriel concordent, s'il y a lieu, avec les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, ces états financiers trimestriels non audités donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière, des résultats d'exploitation et des flux de trésorerie de la Société, aux dates présentées dans les états financiers trimestriels et pour les périodes closes à ces dates.

Le président et chef de la direction,

Le vice-président aux Finances,



Paul Griffin

Shawn Leamon, CGA

St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)

19 novembre 2014

# MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

## Notes complémentaires des états financiers intermédiaires non audités

30 septembre 2014  
(en milliers)

---

### 1. BASE DE PRÉSENTATION

Marine Atlantique S.C.C. (la Société) 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. 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.

La Société exploite un service de traversiers entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador. Les activités de Marine Atlantique S.C.C. ont un caractère saisonnier par nature. La plus forte période d'activité de la Société est l'été (deuxième trimestre) et la période la moins achalandée est l'hiver (quatrième trimestre), car les nombreux touristes préfèrent voyager l'été. La Société profite donc de l'hiver pour effectuer une grande partie des travaux d'entretien annuel nécessaires sur ses navires et ses terminaux portuaires.

Les présents états financiers intermédiaires non audités ont été établis par la direction selon la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* du Conseil du Trésor du Canada, conformément aux principes comptables généralement reconnus (PCGR) canadiens pour les organismes publics, recommandés par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) de l'Institut Canadien des Comptables Agréés. Les états financiers intermédiaires ne présentent pas toutes les informations à fournir qui sont présentées dans les états financiers annuels audités de Marine Atlantique S.C.C. Les informations présentées ci-après s'ajoutent à celles qui sont contenues dans les états financiers annuels. Les présents états financiers intermédiaires doivent être lus en parallèle avec les états financiers et les notes y afférentes de l'exercice clos le 31 mars 2014.

### 2. MÉTHODES COMPTABLES IMPORTANTES

#### Référentiel comptable

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

#### a) Financement public

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

#### b) Instruments financiers

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



# MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

## Notes complémentaires des états financiers intermédiaires non audités

30 septembre 2014  
(en milliers)

---

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

### c) Indemnités d'assurance à recevoir

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

### d) Stocks

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

### e) Immobilisations corporelles

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

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

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

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

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

# MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

## Notes complémentaires des états financiers intermédiaires non audités

30 septembre 2014  
(en milliers)

---

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. La Société a adopté les méthodes ci-après.

#### **Avantages de retraite**

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

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

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

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

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

# MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

## Notes complémentaires des états financiers intermédiaires non audités

30 septembre 2014  
(en milliers)

---

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

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants au régime de retraite agréé et au régime d'avantages de retraite supplémentaire adopté en 2006 est de 11,3 ans (11,4 ans en 2013). L'espérance de vie moyenne estimative des participants à l'ancien régime de retraite supplémentaire est de 17,0 ans (17,0 ans en 2013).

### ii) Régimes de soins de santé et de soins dentaires

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

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

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

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants aux régimes d'avantages complémentaires de retraite est de 13,4 ans (13,4 ans en 2013). Les ajustements apportés en raison de modifications des régimes, pour un montant net après compensation des gains ou pertes actuariels non amortis concernant les services rendus par les salariés au cours de l'exercice précédent, sont comptabilisés dans l'état des résultats de la période au cours de laquelle la modification a été apportée.

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

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

# MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

## Notes complémentaires des états financiers intermédiaires non audités

30 septembre 2014  
(en milliers)

---

### Avantages postérieurs à l'emploi

#### i) Passif au titre des indemnités pour accidents de travail

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

Les ajustements qui découlent des gains et pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne prévue de versement des indemnités qui est de 10,0 ans (10,0 ans en 2013).

#### 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

# MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

## Notes complémentaires des états financiers intermédiaires non audités

30 septembre 2014  
(en milliers)

---

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 recevoir des prestations d'invalidité à long terme à compter du premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de 60 jours d'emploi continu. Les employés syndiqués ne sont pas admis à bénéficier de ce régime. Ce régime d'invalidité à long terme 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 qu'il s'agit d'un employé non syndiqué ou d'un cadre. Un salarié qui reçoit des prestations d'invalidité à long terme continue de bénéficier de l'assurance complémentaire couvrant les soins médicaux et dentaires, et des privilèges de transport accordés, pendant toute la durée de son invalidité pour autant qu'il continue de satisfaire à la définition d'invalidité et n'a pas atteint 65 ans. Sa couverture d'assurance-vie de base est valide pendant une période de six mois. Le salarié peut, par la suite, demander une exonération de primes d'assurance-vie afin de préserver sa couverture. Aucune indemnité de décès ou de mutilation par accident ne peut être versée aux salariés qui ne sont pas actifs sur leur lieu de travail.

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

# MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

## Notes complémentaires des états financiers intermédiaires non audités

30 septembre 2014  
(en milliers)

---

i) Charges payées d'avance

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

j) Conversion des devises

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

k) Passifs éventuels

Les passifs éventuels sont des obligations potentielles qui peuvent donner lieu à des passifs réels si un ou plusieurs événements futurs se produisent ou ne se produisent pas. Dans la mesure où l'événement futur risque de se produire ou non et si l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif est comptabilisé et une charge 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.

l) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers, conformément aux Normes comptables pour le secteur public, exige que la direction fasse des estimations et formule des hypothèses ayant une incidence sur les montants de l'actif, du passif et de l'information sur les actifs et les passifs éventuels présentés à la date de clôture et les montants des revenus et des charges présentés au cours de l'exercice. Les estimations comptables importantes de la Société portent notamment sur ce qui suit : l'actif au titre des prestations de retraite constituées, les passifs au titre des avantages complémentaires de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi constitués, la durée 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.

# MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

## Notes complémentaires des états financiers intermédiaires non audités

30 septembre 2014  
(en milliers)

---

### 3. SOMME À RECEVOIR DU (À PAYER AU) GOUVERNEMENT DU CANADA

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

	<b>30 septembre 2014</b>	31 mars 2014
	<b>(6 mois)</b>	(12 mois)
Somme à recevoir du (à payer au) gouvernement du Canada au début de la période	<b>(2 604) \$</b>	(2 687) \$
Crédits parlementaires reçus au cours de la période	<b>(57 453)</b>	(153 017)
Comptabilisés au cours de la période		
Exploitation	<b>43 777</b>	117 742
Immobilisations corporelles	<b>9 627</b>	35 358
(Déficit) excédent – financement public	<b>4 049</b>	(83)
Somme à recevoir du (à payer au) gouvernement du Canada à la fin de la période	<b>(6 653) \$</b>	(2 604) \$

### 4. TRÉSORERIE

La trésorerie comprend une trésorerie affectée. Il s'agit de liquidités libellées en euros, y compris les intérêts courus, qui sont détenues dans un compte de garantie bloqué. Le montant total du solde libellé en euros se chiffre à 6 223 \$ (6 223 \$ au 31 mars 2014), ce qui correspondait à 8 807 \$ CAN au 30 septembre 2014 (9 476 \$ au 31 mars 2014).

### 5. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Au cours du trimestre clos le 30 juin 2014, la charge nette au titre des avantages sociaux futurs s'est élevée à 3 714 \$ (11 949 \$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2013). Cette charge comprend les coûts au titre du régime de retraite agréé à prestations déterminées, du régime d'assurance-vie et de soins de santé et de soins dentaires pour les retraités et des indemnités pour accidents du travail.

### 6. 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

# **MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**

## **Notes complémentaires des états financiers intermédiaires non audités**

**30 septembre 2014  
(en milliers)**

---

activités, selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non apparentées. Au cours du trimestre, la Société a engagé des charges de 284 \$ (733 \$ en 2013) avec d'autres sociétés d'État, ministères et organismes publics fédéraux. En outre, le gouvernement du Canada finance la Société, comme cela est précisé dans les notes complémentaires 2 a) et 3. Transports Canada a autorisé la Société à utiliser gratuitement les terres publiques sur lesquelles sont sis ses terminaux portuaires. Aucun montant n'a donc été comptabilisé à ce titre, car la juste valeur de ce service qui est rendu gratuitement ne peut pas faire l'objet d'une estimation fiable.

### **7. ÉVENTUALITÉS**

Les éventualités au titre des litiges ont été réduites d'un montant égal aux litiges qui ont été réglés.