

# 2018-19 **RAPPORT ANNUEL**



Marine Atlantic  
Marine Atlantique

Canada



KEEP RIGHT  
GARDER LA DROITE

KEEP  
GARDER LA DROITE

# 120 ANNÉES DE SERVICE

Marine Atlantique: nous relient notre monde depuis 1898.



**Nous célébrons fièrement 120 années de service.**

Le 30 juin 1898, le *Bruce* quittait Port aux Basques en direction de North Sydney. C'était la première traversée de passagers reliant les deux ports. Depuis ce temps, plusieurs milliers de traversées ont eu lieu et les deux communautés ont contribué à façonner l'économie du Canada atlantique. Cette année, nous avons célébré les 120 ans du service de traversiers dans le golfe et l'anniversaire de cette première traversée historique.

Forts des anciens navires comme le *Caribou*, le *William Carson* et le *Joseph and Clara Smallwood* jusqu'aux navires

modernes d'aujourd'hui comme le *Blue Puttees* et l'*Highlanders*, des milliers d'employés dévoués perpétuent la riche tradition de relier les habitants et les entreprises de Terre-Neuve-et-Labrador à ceux du reste du Canada.

Notre engagement est de continuer à répondre aux besoins changeants de nos clients, d'offrir un service de traversiers durable et efficace pour l'avenir tout en préservant notre longue tradition de service à nos clients et à nos parties prenantes, et ce, pour de nombreuses années encore.

---

**Notre engagement est de continuer à répondre aux besoins changeants de nos clients, d'offrir un service de traversiers durable et efficace pour l'avenir tout en préservant notre longue tradition de service à nos clients et à nos parties prenantes, et ce, pour de nombreuses années encore.**

---

# TABLE DES MATIÈRES

120 ANNÉES DE SERVICE	3
FAITS SAILLANTS DE 2018-19	7
MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	8
MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION	9
MARINE ATLANTIQUE - NOS RÔLE ET SERVICE	10
NOTRE FLOTTE DE NAVIRES	14
PRÉSENTATION DE NOTRE NOUVELLE VALEUR : LA DIVERSITÉ	15
RECONNAÎTRE NOS EMPLOYÉES TALENTUEUSES	16
MULTICULTURALISME - CE QUE CELA SIGNIFIE POUR NOUS	17
NOTRE ENGAGEMENT ENVERS L'ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI	18
FOURNIR UN SERVICE ACCESSIBLE ET INCLUSIF	19
NOTRE ENGAGEMENT SOCIAL	20
UN APERÇU DES ACTIVITÉS DE L'ANNÉE	21
INVESTISSEMENT DANS LES GENS ET LES COMMUNAUTÉS	36
PRÉPARER L'AVENIR	41
VUE D'ENSEMBLE DES ACTIVITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION	43
MEMBRES ET ASSIDUITÉ DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	46
APERÇU FINANCIER	49
ÉTATS FINANCIERS	54





# FAITS SAILLANTS DE 2018-19



Nombre de traversées

1,634



Passagers

307,758



Véhicules passagers

115,972



Véhicules commerciaux

87,739



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

88%

# MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



Les changements positifs et les améliorations sont deux facteurs clés que nous nous sommes engagés à réaliser chez Marine Atlantique, l'un menant d'ailleurs à l'autre. Ces actions ont été au centre des préoccupations au cours de l'exercice qui vient de s'écouler alors que nous avons apporté un certain nombre de changements à la manière dont nous exerçons nos activités dans le but d'offrir un service encore avec un niveau plus élevé de qualité, durable et efficace à nos clients.

Bien que les projets physiques soient très visibles de par leur nature, ce sont nos principes directeurs qui régissent nos processus de prise de décision et qui font de nous ce que nous sommes. Nos valeurs d'entreprise qui illustrent ce que nous représentons et la façon dont nous menons nos activités commerciales constituent le principe le plus important.

Je suis très fier d'affirmer que nous avons adopté une nouvelle valeur d'entreprise qui revêt une grande importance pour nous tous chez Marine Atlantique, la diversité. Un milieu de travail diversifié tire parti des talents combinés de personnes d'origines, d'expériences et de capacités différentes et nous nous engageons à créer un milieu de travail diversifié, inclusif et respectueux. Nous avons eu l'honneur de recevoir un prix Équité emploi du gouvernement du Canada reconnaissant nos efforts pour éliminer les obstacles à l'emploi et obtenir des résultats. Cela nous a permis de réussir dans le passé et nous rendra encore plus forts pour l'avenir.

Du point de vue de la gouvernance d'entreprise, nous avons accueilli Carla Arsenault en tant que nouvelle membre du Conseil d'administration. Carla possède une vaste expérience des affaires et du leadership et elle nous aidera à atteindre nos objectifs pour les années à venir. Je tiens à remercier notre membre sortant du conseil d'administration, Dwight Rudderham, pour sa contribution importante à notre service au cours de son mandat. Je tiens également à profiter de cette occasion pour rendre hommage à notre ancien président et chef de la direction, Paul Griffin, qui, après des années de travail acharné et de dévouement, a laissé une base très solide à notre service pour aller de l'avant. Son successeur, Don Barnes, met à profit sa grande expérience pour poursuivre la mise en œuvre de notre programme d'amélioration.

Au nom du Conseil d'administration, je tiens à souligner le travail acharné de nos employés qui a conduit à de nombreuses réalisations. Je désire également à reconnaître le soutien et la collaboration continus du gouvernement du Canada, y compris l'annonce du budget de 2019 pour l'acquisition d'un nouveau navire. Ce soutien renforcera notre flotte future et nos processus de planification et nous permettra ainsi de mieux répondre aux besoins de nos clients, de nos partenaires commerciaux et de nos opérations.

Je tiens également à remercier le Bureau du vérificateur général du Canada pour son rapport d'examen spécial détaillé qui a mis en lumière nombre de nos réalisations positives tout en identifiant les domaines dans lesquels une amélioration continue s'avère nécessaire. Nous avons élaboré des plans pour remédier aux lacunes identifiées et nous avons déjà commencé à apporter des modifications en fonction de ces recommandations.

Nous demeurons engagés à atteindre des résultats qui bénéficieront à tous ceux qui utilisent notre service. Par une bonne gouvernance, des consultations et des efforts soutenus, nous avons la certitude que d'autres changements positifs et améliorations se profilent pour l'avenir.

Je vous prie d'agréer mes salutations distinguées,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Kristopher Parsons'. The signature is fluid and cursive, written over a light blue horizontal line.

Kristopher Parsons,  
Président du Conseil d'administration

# MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION



Cette année a marqué le 120<sup>e</sup> anniversaire du service de traversiers à passagers entre Port aux Basques et North Sydney. Bien que plusieurs milliers de traversées aient eu lieu depuis 1898, notre objectif de servir et de répondre aux besoins de nos clients demeure une priorité aussi forte aujourd'hui.

Au fil des ans, de nombreuses leçons ont été apprises et des améliorations ont été apportées, et les changements positifs ont toujours été constants. À partir du renouvellement de la flotte jusqu'aux changements aux processus commerciaux, nos décisions quotidiennes sont conçues pour assurer un service de traversiers durable et efficace à nos clients. Les activités de cette année comprenaient la modernisation de nos systèmes de quais et d'amarrage, l'introduction de nouvelles initiatives en matière de diversité et d'inclusion, l'élargissement de nos programmes de marketing, l'actualisation de nos offres à bord pour les clients, la poursuite de la modernisation de nos processus commerciaux et l'élargissement de nos partenariats avec la communauté. Nous avons également poursuivi nos initiatives de gestion de l'environnement et nous avons mis l'accent sur la transition vers un carburant plus propre.

La satisfaction des clients, la fiabilité et la ponctualité demeurant à des niveaux très élevés. Nous poursuivons donc nos efforts pour maintenir cet élan grâce à de nouvelles offres aux clients, des améliorations technologiques et des activités d'entretien préventif. Ces trois indicateurs de performance clés sont importants pour les clients et ils nous procurent des informations essentielles sur nos performances dans le cadre de notre quête envers l'amélioration continue.

Je tiens également à reconnaître la frustration que nous avons tous connue à propos des perturbations hivernales causées par des vents très violents, des conditions météorologiques difficiles et prolongées ainsi que des conditions de glace imprévisibles. Au cours des dernières années, nous avons été confrontés à des défis météorologiques extrêmes plus nombreux et notre engagement consiste à fournir aux clients les informations le plus à l'avance que possible pour leur permettre de prendre les décisions qui répondent le mieux à leurs besoins. Nous mettons tout en œuvre pour reprendre nos activités le plus rapidement possible après une interruption.

Marine Atlantique a toujours joué un rôle vital dans l'économie du Canada atlantique et nos employés demeurent la colonne vertébrale de notre service. Que ce soit pour réaliser nos activités opérationnelles quotidiennes ou pour être appelé à agir dans le cadre d'une opération de sauvetage en mer visant à sauver des vies, nos employés sont hautement qualifiés, engagés envers le travail d'équipe et travaillent sans relâche pour obtenir des résultats positifs. Je m'en voudrais d'ailleurs de ne pas mentionner les efforts du capitaine Scott Dowding et de l'équipage du Leif Ericson, qui ont sauvé trois pêcheurs de l'océan Atlantique en septembre dernier. Leurs efforts courageux ont aidé à réunir les familles. Ces efforts ont été reconnus par la Garde côtière canadienne. Nos sincères remerciements et félicitations pour un travail bien fait.

Suivant les traces de nos prédécesseurs, nous nous engageons à perpétuer la riche tradition qui unit les Canadiens et les Canadiennes. Notre objectif est de fournir un service de traversier de qualité, fiable, durable et efficace à nos clients, tout en faisant partie intégrante de nos communautés portuaires et reflétant nos populations et notre clientèle diverses.

Nous avons hâte de travailler avec nos clients et nos parties prenantes tout en poursuivant notre programme de changement et d'amélioration au cours de la prochaine année.

Je vous prie de recevoir l'expression de mes sentiments les plus distingués,

Donald P. Barnes,  
Président et chef de la direction

# MARINE ATLANTIQUE – **NOS RÔLE ET SERVICE**



Lorsque Terre-Neuve s'est jointe au Canada en 1949, on a accordé au service de traversier entre la province de Terre-Neuve-et-Labrador et la partie continentale du Canada un statut constitutionnel particulier en vertu de la disposition 32(1) des conditions de l'union (*Loi sur Terre-Neuve, 1949*), qui garantit que le Canada « maintiendra, en fonction du volume de trafic constituant la demande, un service de traversier de marchandises et de passagers entre North Sydney et Port aux Basques, qui sera en mesure d'assurer le transport des véhicules à moteur une fois que sera terminée une route entre Corner Brook et Port aux Basques »

## **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 Port aux Basques à Terre-Neuve-et-Labrador et North Sydney en Nouvelle-Écosse. Ce service est essentiel pour la liaison entre la province de Terre-Neuve-et-Labrador à la partie continentale du Canada.

Marine Atlantique gère des terminaux à Port aux Basques et à Argentia à Terre-Neuve-et-Labrador ainsi qu'à 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 gère 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*, l'*Highlanders*, l'*Atlantic Vision* et le *Leif Ericson*. La société présente chaque année un rapport au gouvernement du Canada par l'entremise du ministre des Transports.

## **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 donné pour mission d'offrir un service de traversiers 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.



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 est un élément fondamental de l'économie du Canada atlantique, particulièrement à Terre-Neuve-et-Labrador, car elle **transporte des biens (comme des aliments, des fournitures médicales et des produits de détail) ainsi que des personnes** (y compris les résidents voyageurs et les touristes). À titre de société d'État fédéral, Marine Atlantique a le mandat d'offrir un service de traversier à longueur d'année aux passagers et aux clients commerciaux.

## 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.



### DIVERSITÉ

Nous offrons à toutes les personnes la possibilité de s'exprimer librement, de contribuer pleinement, de s'épanouir sur le plan professionnel et de se sentir valorisées et respectées, sans jugement ni préjugé. Nous savons que la diversité et l'inclusion apportent une organisation et une communauté plus fortes.



### TRAVAIL D'ÉQUIPE

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



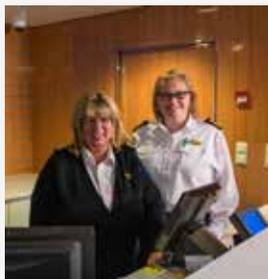
### ENGAGEMENT

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 notre service. 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 l'accent sur les besoins de nos clients et nous sommes dévoués à satisfaire leurs besoins avec un sentiment d'urgence.



## LE SAVIEZ-VOUS?

Le Canada a une **Loi sur le transport des marchandises dangereuses** qui régit le transport de milliers de marchandises dont des articles de la vie quotidienne à partir de vernis à ongles, la peinture et les piles jusqu'aux feux d'artifice et la dynamite.



## NOS ACTIVITÉS

Marine Atlantique transporte une gamme diversifiée de voyageurs et de véhicules. La société transporte quotidiennement des passagers, des véhicules à passagers, des camions gros porteurs et leur conducteur, 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 vitales, dont des aliments périssables et des fournitures médicales, sont transportées tous les jours. Les entreprises locales de Terre-Neuve comptent sur notre service pour maintenir leur chaîne d'approvisionnement à l'extérieur de l'île.

À titre de principal service de traversier des 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 de l'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 navires conçus pour satisfaire les besoins de sa clientèle diversifiée. À partir de l'envoi de grands volumes de marchandises jusqu'à l'offre de commodités modernes à ses passagers, Marine Atlantique s'efforce de procurer une expérience de voyage sécuritaire, fiable et de qualité.



## NOTRE ENVIRONNEMENT D'EXPLOITATION

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

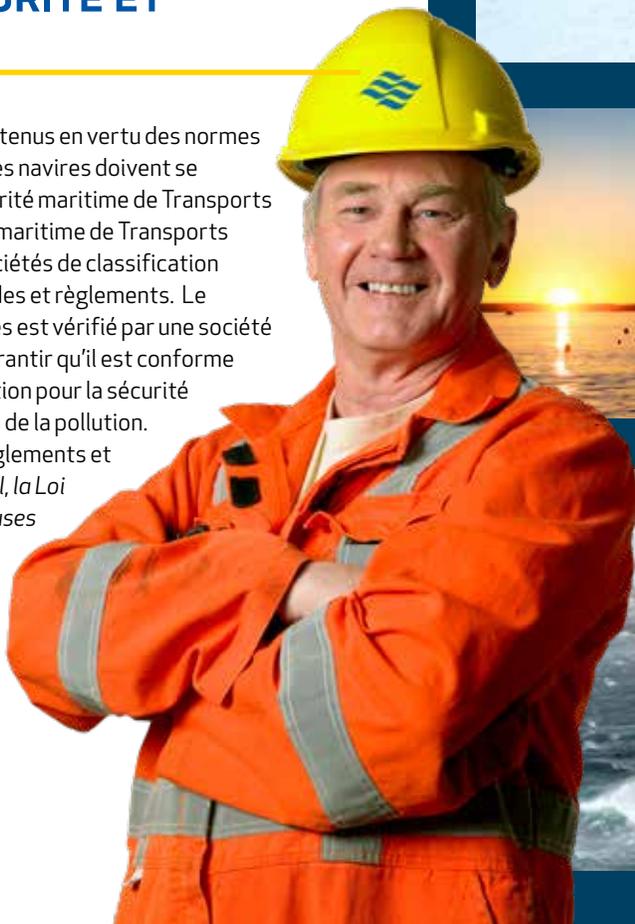
L'environnement dans lequel opère le service de traversier de Marine Atlantique démontre la nécessité de disposer de navires modernes, de classe sur glace, bien entretenus, ainsi que d'employés hautement qualifiés et compétents. De par sa nature, le service offert par Marine Atlantique exige la réalisation 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 entretenus en vertu des normes élevées de réglementation et de sécurité. Les navires doivent se conformer aux lois et règlements de la Sécurité maritime de Transports Canada et ils sont inspectés par la Sécurité maritime de Transports Canada et DNV GL, une des plus grandes sociétés de classification du monde pour assurer le respect de ces codes et règlements. Le système de gestion de la sécurité des navires est vérifié par une société indépendante, la Lloyd's Register, afin de garantir qu'il est conforme aux exigences du Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution. Marine Atlantique est assujettie à divers règlements et lois, notamment : *le Code canadien du travail, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et les règlements apparentés, le Code maritime international des marchandises dangereuses, *la Loi sur la responsabilité en matière maritime* et les règlements apparentés, *la Loi sur la marine marchande du Canada* et les règlements apparentés, *la Loi sur la gestion des finances publiques*, le Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs et les exigences relatives aux zones de contrôle des émissions de soufre.

**Les navires de Marine Atlantique traversent le golfe du Saint-Laurent, un environnement qui peut présenter des défis météorologiques importants.**

Bien que les conditions météorologiques agréables présentent un magnifique panorama pittoresque, c'est aussi une zone où les vents forts et la présence de glace importante peuvent toucher les opérations et justifier les exigences de Marine Atlantique pour des traversiers de cote glace et des équipages hautement qualifiés.



# NOTRE FLOTTE DE NAVIRES



## LE BLUE PUTTEES

Portant le nom du régiment qui représentait Terre-Neuve pendant la Grande Guerre, ce navire a rejoint la flotte de Marine Atlantique en 2011. D'une longueur approximative de 200 mètres, le navire est entièrement accessible et il offre un vaste choix de cabines, de sièges, d'équipements et de restaurants pour répondre aux besoins des clients. Il dessert le service de traversiers de Port aux Basques-North Sydney.



## L'HIGHLANDERS

Le vaisseau jumeau du *Blue Puttees*, l'*Highlanders* a rejoint la flotte de Marine Atlantique en 2011. Nommé en reconnaissance du service militaire distingué des régiments des Highlands à travers la Nouvelle-Écosse, le navire de 200 mètres est entièrement accessible et il offre un vaste choix de cabines, de sièges, de commodités et de restaurants pour répondre aux besoins des clients. Il dessert le service de traversiers de Port aux Basques-North Sydney.



## L'ATLANTIC VISION

Lancé dans la flotte de Marine Atlantique en 2009, ce navire de 203 mètres entièrement accessible et il offre un vaste choix de cabines, de sièges, de commodités et de restaurants pour répondre aux besoins des clients. Affrété par la société, il dessert le service de traversiers saisonnier Argentia-North Sydney et Port aux Basques-North Sydney.



## LE LEIF ERICSON

Lancé dans la flotte de Marine Atlantique en 2001, le *Leif Ericson* est le navire commercial dédié de la société. Nommé pour marquer le 1000<sup>e</sup> anniversaire de l'arrivée de l'explorateur nordique Leif Ericson à Terre-Neuve, le navire offre une variété d'équipements et il est conçu pour répondre aux besoins des clients commerciaux en matière d'expédition. Il dessert le service de traversiers de Port aux Basques-North Sydney.

# PRÉSENTATION DE NOTRE NOUVELLE VALEUR : **LA DIVERSITÉ**

Chez Marine Atlantique, nos valeurs d'entreprise constituent la base de notre travail et elles régissent nos actions, nos responsabilités et nos attentes dans tout ce que nous faisons.

Cette année, nous avons adopté la diversité en tant que valeur d'entreprise reflétant notre engagement envers un milieu de travail diversifié, qui crée des occasions d'emploi pour les personnes des groupes sous-représentés et un environnement dans lequel chacun se sent valorisé, en sécurité et inclus. Marine Atlantique reconnaît les avantages associés à la diversité et à l'inclusion dans son organisation.



**Diversité :** Nous offrons à toutes les personnes la possibilité de s'exprimer librement, de contribuer pleinement, de s'épanouir sur le plan professionnel et de se sentir valorisées et respectées, sans jugement ni préjugé. Nous savons que la diversité et l'inclusion apportent une organisation et une communauté plus fortes.



Pour soutenir cette valeur, nous nous engageons à :

**Établir** une main-d'œuvre qui reconnaît et respecte la valeur de la diversité et de l'inclusion au lieu de travail.

**Recruter**, fidéliser et former des personnes provenant de groupes sous-représentés afin de créer la diversité requise pour tirer profit de tout un éventail de connaissances, d'expériences et de points de vue.

**Créer** une diversité composée de personnes d'horizons variés, y compris reliés au genre, aux handicaps, à l'orientation sexuelle, à la race, à l'ethnie, à la nationalité, à la culture, à la formation et à l'expérience professionnelle, à l'identité et à l'expression sexuelles, à l'âge et à la religion.

Nous **assurer** que nos politiques, processus et pratiques reflètent notre engagement envers la diversité, l'inclusion et l'accessibilité.

# RECONNAÎTRE NOS EMPLOYÉES TALENTUEUSES

**Marine Atlantique est heureuse d'appuyer et de reconnaître les nombreuses femmes talentueuses qui travaillent chaque jour à terre et sur mer pour fournir un service de qualité et fiable à nos clients. Notre société s'efforce de supprimer les obstacles et d'assurer l'égalité entre les hommes et les femmes sur le lieu de travail.**



## FAITES LA RENCONTRE DE TERRI LYNN CROCKER

Terri Lynn Crocker est une employée dévouée de Marine Atlantique qui aide à éliminer les stéréotypes reliés aux femmes dans le milieu de travail.

À l'université, elle a été attirée par une publicité pour le programme de travail d'été de Marine Atlantique. Cela lui semblait être une belle possibilité, mais elle ne se doutait pas que c'était le début d'un tout nouveau voyage. Elle s'est intéressée à la salle des machines du navire et elle a postulé pour pourvoir un poste y étant disponible. Cinq ans plus tard, Terri a obtenu son certificat de matelot de la salle des machines par l'entremise de Transports Canada et son brevet d'officier mécanicien de quatrième classe. Elle ne pouvait pas être plus heureuse des choix qu'elle a faits.

Voici un conseil pour les autres femmes qui, comme elle, envisagent de faire un métier : « Ne vous laissez pas intimider. J'y suis allé en ne connaissant pas beaucoup de gars, mais ils étaient tous très accueillants et serviables. Nous sommes vraiment une équipe, chacun connaissant différentes choses qui peuvent contribuer à résoudre un problème particulier. Nous comptons donc sur les compétences et les connaissances de chacun pour faire le travail. »

Marine Atlantique est heureuse de pouvoir compter sur autant de modèles féminins forts, tels que Terri Lynn, qui font la différence pour nos clients et notre service.

# MULTICULTURALISME – CE QUE CELA SIGNIFIE POUR NOUS

**Nous sommes fiers d'appuyer le multiculturalisme et nous sommes reconnaissants des nombreuses contributions des groupes et des communautés multiculturels à la société canadienne. En reconnaissant notre diversité et notre engagement envers la démocratie, l'égalité et le respect mutuel, les employés ont été invités à soumettre des commentaires expliquant ce que le multiculturalisme signifie pour eux.**

**Voici quelques exemples des commentaires reçus.**

« Être dans une famille multiculturelle apporte ses difficultés, mais au final, c'est super enrichissant. Notre fille grandit en connaissant le monde au lieu d'une région. Elle peut célébrer des événements et des jours fériés de deux cultures au lieu d'une seule. Elle aura un esprit plus ouvert et elle le saura de par son expérience. Plus important encore, elle voit l'amour et le respect entre deux personnes tellement différentes, mais, en fin de compte, leur amour reste le même. »

**Melisa Fudge,**  
agente de la billetterie à  
Port aux Basques

« Le multiculturalisme est une question d'acceptation et de compréhension des différences; il s'agit simplement d'une prolongation de la même courtoisie que j'ai envers ma famille et à mes amis. Il s'agit d'avoir un état d'esprit d'inclusion. J'ai lu que le multiculturalisme est moins un « creuset des civilisations », mais plus une salade de fruits où les personnes existent en tant que composants individuels et distincts d'un groupe plus important. La combinaison donne un meilleur produit que si les composants individuels étaient seuls. J'aime cette analogie. En fin de compte, le multiculturalisme mène à de nouvelles connaissances et à une perspective plus vaste; il en résulte de meilleurs résultats et des vies certainement plus intéressantes. Nous avons tous quelque chose à apporter. »

**David Frew,**  
vice-président de la  
Stratégie d'entreprise  
et Ressources  
humaines

« Si nous ouvrons tous nos esprits et nos cœurs pour comprendre pourquoi nous nous percevons comme étant différents, nous constaterons en fait que nous sommes tous très semblables. »

**Allan Keeping,**  
capitaine de l'Highlanders

# NOTRE ENGAGEMENT ENVERS L'ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI

Nous avons eu l'honneur de recevoir un prix Engagement exceptionnel des prix Équité en emploi d'Emploi et Développement social Canada. Ce prix est décerné aux employeurs qui ont démontré un engagement exceptionnel dans la mise en œuvre de leurs plans d'équité en matière d'emploi en mettant en place des mesures pour éliminer les obstacles et en établissant des politiques et des pratiques positives pour obtenir des résultats tangibles.



Marine Atlantique s'est engagée à offrir des possibilités égales et équitables à ses employés et aux personnes à la recherche d'un emploi auprès de notre société en assurant la pleine participation des groupes désignés dans la Loi sur l'équité en matière d'emploi : les femmes, les Autochtones, les personnes handicapées et les membres de minorités visibles et les personnes de toute orientation ou identité et expression sexuelles.

Cette année, des employés, des employés potentiels, des parties prenantes et des partenaires ont organisé des activités internes et externes comprenant des forums de sensibilisation, des initiatives de recrutement, de la formation, des communications et une sensibilisation soulignant notre engagement en faveur de l'équité et de l'inclusion. L'implication

du Comité sur la diversité de la société a également été essentielle pour appuyer nos efforts en vue de nous impliquer activement dans la communauté locale. Marine Atlantique reconnaît les avantages associés à la diversité et à l'inclusion dans son organisation.

Notre stratégie en matière de diversité et d'inclusion guide d'ailleurs plusieurs initiatives que nous avons déjà débutées et que nous poursuivons dans les semaines, les mois et les années à venir.

Nous avons eu l'honneur de recevoir un prix Engagement exceptionnel des prix Équité en emploi d'Emploi et Développement social Canada. Ce prix est décerné aux employeurs qui ont démontré un engagement exceptionnel dans la mise en œuvre de leurs plans

d'équité en matière d'emploi en mettant en place des mesures pour éliminer les obstacles et en établissant des politiques et des pratiques positives pour obtenir des résultats tangibles.

Notre main-d'œuvre diversifiée s'harmonise avec les valeurs de notre entreprise et celles des Canadiens. Il s'agit de la bonne approche pour Marine Atlantique, elle est positive pour nos clients et elle renforcera l'ensemble de notre prestation de services grâce à une combinaison d'expériences et de cultures véritablement représentatives du pays et des régions dans lesquelles nous vivons et que nous desservons. Nous croyons être sur la bonne voie et nous sommes déterminés à poursuivre nos efforts dans ce domaine.

# FOURNIR UN SERVICE ACCESSIBLE ET INCLUSIF

Chez Marine Atlantique, nous croyons que les voyages doivent être accessibles à tous. Dans le cadre de cet engagement, la société investit beaucoup de temps et de ressources pour la formation et l'infrastructure. Nous avons établi un Comité sur l'accessibilité et l'inclusion. Ce comité est composé d'employés occupant des postes à bord de navires et à terre, ainsi que de partenaires externes représentant des groupes de la communauté des personnes handicapées. Son objectif est d'examiner nos approches actuelles en matière d'accessibilité et d'évaluer le potentiel d'amélioration supplémentaire. Grâce à un dialogue ouvert avec des représentants malentendants, malvoyants, atteints de problèmes de santé mentale et d'autres barrières, la société a l'occasion de discuter du manque d'accès que rencontrent les personnes handicapées lors de leurs déplacements et de recevoir des suggestions sur les moyens de devenir encore plus accessibles.

Qu'il s'agisse de placer les véhicules près des ascenseurs, d'offrir des possibilités d'embarquement anticipé, d'offrir des cabines spacieuses avec des douches accessibles en fauteuil roulant et des lits d'hôpitaux ou d'offrir un site Web accessible, les petites choses peuvent avoir beaucoup d'importance pour les clients ayant besoin d'une assistance supplémentaire lors des différentes étapes de leur voyage.



# NOTRE ENGAGEMENT SOCIAL



## TRAVAIL SELON LES NORMES DÉONTOLOGIQUES

La société est fière de maintenir des normes éthiques élevées tout en menant ses activités de manière responsable sur le plan financier. L'équipe de direction se conforme aux lignes directrices sur les conflits d'intérêts afin de réaliser le mandat de la société d'une manière éthique, tandis que tous les employés sont guidés par les valeurs de Marine Atlantique et suivent le Code de déontologie du secteur public. La société a également publié une politique sur la Divulgence d'actes fautifs qui décrit les façons dont les employés peuvent signaler un comportement qui va à l'encontre des valeurs éthiques et de l'entreprise.

## PROMOTION DES DROITS DE LA PERSONNE

Marine Atlantique s'engage à créer et à maintenir un milieu de travail exempt de harcèlement et de discrimination et à favoriser un milieu de travail dans lequel toutes les personnes sont traitées avec dignité et respect. Les employés ont le droit de travailler dans une atmosphère professionnelle qui favorise l'égalité des chances et interdit les pratiques discriminatoires. Les programmes de lutte contre le harcèlement et du milieu de travail respectueux de la société visent à sensibiliser et à éliminer la discrimination, le harcèlement sexuel et la violence au travail.



## DÉFILÉ DE LA FIERTÉ

Marine Atlantique était fière de participer au défilé de la fierté de la municipalité régionale du Cap-Breton, soit le plus important de l'histoire de la région.

## 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 et suivent de la formation pour assurer leur conformité aux exigences de maîtrise des deux langues.



# UN APERÇU DES ACTIVITÉS DE L'ANNÉE

L'exercice 2018-19 nous a offert de nouvelles possibilités pour renforcer nos infrastructures, nos technologies et nos processus commerciaux, d'élargir nos initiatives en matière de diversité et d'inclusion, de développer les compétences et les connaissances de nos employés, de nous concentrer sur des initiatives en matière de santé et de sécurité, de poursuivre notre engagement en faveur de l'environnement, le tout dans le but de mieux servir nos clients lors de leur voyage avec nous.



# OPÉRATIONS SÛRES, SÉCURITAIRES ET RESPECTUEUSES DE L'ENVIRONNEMENT



## LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Marine Atlantique met un fort accent 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, fournir des lignes directrices pour la mise sur pied d'initiatives de sécurité à l'échelle de la société. La sécurité touche chaque client, entrepreneur et employé, et nous avons tous un rôle important à jouer pour nous protéger et protéger les autres.

## CAMPAGNE DE RAPPORT PROACTIF

Dans le cadre de nos efforts pour renforcer la culture de la sécurité sur le lieu de travail, nous avons lancé le rapport proactif. Celui-ci est conçu pour identifier et corriger les dangers potentiels et les conditions dangereuses, développer notre culture de sécurité actuelle et nous aider à atteindre notre objectif de zéro incident avec arrêt de travail. Chaque danger traité de manière proactive maintenant contribue à éviter un incident potentiel dans le futur.

source: NAOSH.ca

Les employés de Marine Atlantique étaient fiers de participer et d'appuyer la Semaine nord-américaine de la sécurité et la santé au travail (SNASST) qui s'est déroulée en mai dans le but de prévenir les blessures et les maladies sur le lieu de travail, à la maison et dans la communauté. Le thème de cette année était «La sécurité : une habitude à prendre».



- Trois mains formant un triangle équilatéral représentent les trois nations participantes, soit le Canada, les États-Unis et le Mexique.
- Cela symbolise une entreprise commune, une collaboration et un engagement envers des buts communs partagés par tous les partenaires de la santé et de la sécurité au travail.
- Les mains réunies représentent l'assistance et la collaboration à plusieurs niveaux : entreprises, syndicats et gouvernements.

## CAMPAGNE POURQUOI JE TRAVAILLE EN TOUTE SÉCURITÉ

Une nouvelle campagne intitulée « Pourquoi je travaille en toute sécurité » a été lancée au cours de l'année dans le but d'inciter tous les employés à réfléchir et à partager leurs raisons de travailler en toute sécurité au quotidien. De nombreux employés ont choisi d'afficher les photos de leur famille dans des cadres magnétiques et sur l'affichage numérique; ce qui a inspiré de nombreuses conversations et permis de mieux comprendre pourquoi il est important de travailler en toute sécurité pour eux-mêmes et leurs collègues.

## OCEAN SAFE VI

L'objectif de Marine Atlantique est d'éviter une situation d'urgence avant qu'elle ne survienne. Être prêts à affronter une telle situation est cependant vital pour nos activités de préparation aux situations d'urgence. En novembre, notre exercice annuel d'intervention d'urgence a été réalisé dans le cadre de nos activités de planification pluriannuelle.

Des employés ont participé à un exercice de formation de crise sur maquette avec des partenaires de la communauté, notamment la sécurité de Transports Canada, le service de police régional du Cap-Breton, la GRC, le ministère de la Défense nationale et la Force opérationnelle interarmées (Atlantique). Ces partenaires sont essentiels à nos activités d'intervention et nous les remercions de leur participation à ces exercices.

Qu'il s'agisse d'intervenir directement, d'aider les clients ou de diffuser l'information, de nombreuses tâches importantes sont essentielles lors d'une situation d'urgence. Ces exercices annuels aident à renforcer nos interventions d'urgence en offrant des possibilités de formation et d'apprentissage en temps réel tout en identifiant les domaines dans lesquels nous pouvons apporter des améliorations continues.



## MERCI À L'ÉQUIPAGE DU LEIF ERICSON

Marc Ouellette, un membre de l'équipe de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne, a personnellement remercié l'équipage du *Leif Ericson* pour son aide vitale au sauvetage de l'équipage du *Sulia'n* dans la nuit du 10 septembre. Le capitaine Scott Dowding et l'équipage se sont vus remettre une pagaie sur mesure pour souligner leurs efforts.



## RESPECT DES RÈGLEMENTS DE LA 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 carburant diesel marin plus propre réduit les émissions de soufre et elle est harmonisée à notre objectif constant de gérer la consommation de carburant. Cette année, le Leif Ericson a été converti pour n'utiliser que du carburant diesel. Des plans sont en cours d'élaboration pour la conversion de l'Atlantic Vision.

## ÉDUCATION ET GESTION DES DÉCHETS

Marine Atlantique poursuit les initiatives de son programme d'éducation et de gestion des déchets afin de favoriser les attitudes et les comportements des employés et des clients en ce qui concerne les activités d'élimination et de recyclage des déchets. Par un engagement continu à détourner plus de déchets, des changements positifs sont en cours avec une acceptation croissante du fait que nous devons tous faire plus pour protéger notre environnement.

Conformément au rapport d'examen spécial du Bureau du vérificateur général du Canada, nous nous sommes engagés à améliorer notre planification et notre protection de l'environnement. Notre objectif est de mettre en place d'ici le 31 mars 2020 un plan de gestion de l'environnement décrivant nos priorités, nos ressources et notre calendrier de mise en œuvre.

## L'ALLIANCE VERTE

Marine Atlantique participe à l'Alliance verte depuis 2014. Fondée en 2007, l'Alliance verte est un programme de certification environnementale nord-américain issu d'une initiative volontaire de l'industrie maritime visant à dépasser les exigences réglementaires.

Son programme environnemental de grande envergure est la pierre angulaire de l'initiative de l'Alliance verte. Ce programme permet à toute entreprise maritime présente au Canada ou aux États-Unis de réduire son empreinte environnementale en prenant des mesures concrètes et mesurables.

Pour recevoir leur certification, les participants doivent évaluer leurs performances environnementales annuelles à l'aide des guides exhaustifs d'auto-évaluation du programme, faire vérifier leurs résultats par un vérificateur externe accrédité et accepter la publication de leurs résultats individuels.

### 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.



ORGANISATION  
MARITIME  
INTERNATIONALE



### ALLIANCE VERTE

Les 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



# RENFORCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE, DE LA TECHNOLOGIE ET DES PROCESSUS COMMERCIAUX

Les clients s'attendent à un voyage sans problème lorsqu'ils utilisent notre service de traversiers. Pour répondre à ces attentes, Marine Atlantique s'efforce de proposer une infrastructure fiable, des technologies de pointe et des processus commerciaux qui comptent parmi les meilleurs standards de l'industrie. Grâce à de nouveaux investissements et initiatives, nous avons apporté des améliorations au cours de l'année pour renforcer l'ensemble de nos services.



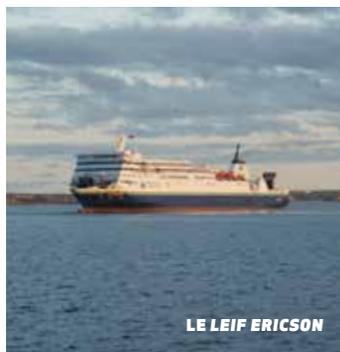
L'ATLANTIC VISION



LE BLUE PUTTEES



L'HIGHLANDERS



LE LEIF ERICSON

## CONFIGURATION DE LA FLOTTE

Marine Atlantique offre ses services de traversiers avec une flotte de quatre navires. La société collabore étroitement avec le gouvernement du Canada pour trouver un équilibre entre les besoins de ses clients et de son service et elle évalue en permanence les besoins de sa flotte en fonction de divers facteurs, dont les volumes d'achalandage projetés et les indicateurs économiques régionaux.

Au cours de l'exercice, la société a poursuivi ses discussions avec le gouvernement du Canada au sujet de la configuration future de la flotte et des options potentielles à court et à long terme disponibles pour le service. Dans le cadre de ces discussions, le contrat de location de l'Atlantic Vision a été officiellement renouvelé jusqu'en novembre 2020 avec de nouvelles options de renouvellement.

Nous avons également été très satisfaits de l'annonce faite par le gouvernement du Canada dans le budget de 2019 en vue de l'acquisition d'un nouveau navire pour notre service. Dans le cadre de notre devoir de diligence relié à cette annonce, nous collaborons avec Transports Canada pour établir le calendrier et les détails du financement associés à cet investissement et les plans de la future configuration de notre flotte.

# INFRASTRUCTURE D'ADMINISTRATION DE PORT AUX BASQUES

Nous poursuivons nos efforts pour répondre aux besoins de nos employés des services administratifs à Port aux Basques en évaluant des options pour des infrastructures nouvelles et modernisées. Les discussions avec notre actionnaire se sont poursuivies tout au long de l'année concernant l'approbation finale et le financement de ces initiatives à court et à long terme. Ces travaux se poursuivront au cours du prochain exercice.



## SYSTÈME D'AMARRAGE AMÉLIORÉ

Les opérations d'amarrage sont des tâches difficiles et dangereuses pour les navires. Dans le but d'accroître la sécurité et l'efficacité opérationnelle du processus d'amarrage, ainsi que d'améliorer l'ensemble de l'expérience de voyage des clients, la société a installé et mis en service un nouveau système d'amarrage automatisé basé sur la préhension à Port aux Basques et à North Sydney. Ce système commandé à distance à partir de la passerelle de navigation du navire élimine le risque de zone de recul et de blessures corporelles des membres de l'équipage. Avec le nouveau système en service, il faut maintenant moins d'une minute pour amarrer ou désamarrer un navire de l'infrastructure du quai. Les réactions des équipages et des clients du navire ont été très positives : nous avons atteint les objectifs clés et réalisé des économies de carburant supplémentaires.

## MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES DE TERMINAUX ET DE QAIS

La modernisation des terminaux et des quais fait partie d'un processus continu d'entretien préventif et d'amélioration à nos sites portuaires en raison de nos activités opérationnelles quotidiennes et des impacts des conditions météorologiques. À ce titre, des activités se sont déroulées tout au long de l'année à nos trois terminaux afin de renforcer notre infrastructure et de fournir une expérience de voyage plus sécuritaire et plus fiable à nos clients.



### PORT AUX BASQUES

Des travaux de modernisation et de remise en état des quais ont été réalisés à Port aux Basques en vue de renforcer notre infrastructure d'accostage. Nous avons également effectué des activités de pavage pour améliorer l'accès des clients au stationnement et les opérations quotidiennes des terminaux. De plus, nous avons installé des ampoules à faible consommation d'énergie sur tous les systèmes d'éclairage intérieurs et extérieurs en vue de réduire notre empreinte carbone globale.



### NORTH SYDNEY

23 défenses de quai ont été remplacées à North Sydney afin de renforcer nos quais pour les opérations et les activités des navires.



### ARGENTIA

Nous avons apporté des améliorations aux défenses et aux structures de l'infrastructure d'amarrage d'Argentia. Dans le cadre de ce projet, des défenses précédemment utilisées à North Sydney et à Port aux Basques ont été renouvelées; elles ont donc une durée de vie prolongée pour nos opérations saisonnières. Cela nous a permis de recycler des infrastructures de valeur et

## RENOUVELLEMENT DES PROCESSUS COMMERCIAUX

En tant qu'organisation, nous devons continuellement nous efforcer de nous améliorer et de nous moderniser pour atteindre nos objectifs. Le projet Renouvellement des processus commerciaux (BPR) vise à faire évoluer notre organisation en vue de répondre aux besoins et aux priorités de nos clients et de nos employés de la manière la plus efficace et la plus rentable possible. Un travail collaboratif pour trouver des solutions potentielles à certains des défis auxquels nous sommes confrontés dans nos processus de travail est au cœur du projet BPR. Le BPR favorisera une utilisation efficace de la technologie pour augmenter l'efficacité organisationnelle, simplifier les processus commerciaux complexes et améliorer l'accès à des informations fiables.

L'exercice qui vient de s'écouler a été consacré à la création et à l'essai de notre nouvelle solution technologique pour les domaines des ressources humaines et des finances, y compris notre système automatisé d'établissement des horaires, de contrôle des présences et de gestion de la paie.

Nous prévoyons que la première version du nouveau système sera opérationnelle au début de l'exercice 2019-20. Marine Atlantique tentera de rehausser l'excellence opérationnelle grâce à des occasions d'innovations continues au sein de la solution.



## CONNECTIVITÉ DES NAVIRES

Marine Atlantique continue ses efforts pour améliorer la connectivité du réseau de données pour nos navires en mer. Des projets pilotes ont été entrepris pour renforcer ce service, notamment l'installation de nouvelles infrastructures sur la station cellulaire dans le sud-ouest de Terre-Neuve et au Cap-Breton. Ces travaux étant maintenant terminés et avec les progrès de la technologie cellulaire, Marine Atlantique prépare un service Wi-Fi public expérimental sur la liaison Port aux Basques-North Sydney au cours de l'exercice 2019-20. Les commentaires des clients nous aideront à déterminer la manière dont nous ferons évoluer ce service à l'avenir.



# L'ACCENT MIS SUR **NOS CLIENTS**

Nous reconnaissons que les besoins de nos clients en matière de voyages évoluent constamment. En tant que tels, nous attachons une grande importance à l'amélioration continue, notamment à l'apport de nouvelles commodités pour les clients, de technologies de pointe et de plates-formes de communication numériques qui renforcent les initiatives de partage d'informations et l'interaction. En collaboration avec nos partenaires des secteurs du tourisme et du commerce, notre objectif demeure d'offrir le meilleur service possible à nos clients tout en soutenant et en créant des occasions commerciales et touristiques dans la région de l'Atlantique.



Clients sont très satisfaits de la courtoisie du personnel à bord et au terminal

Clients sont susceptibles de recommander Marine Atlantique à la famille et aux amis



Clients nous ont dit que leurs attentes ont été atteintes ou dépassées

Clients sont très satisfaits de l'expérience à bord



Clients sont très satisfaits de la fiabilité du service de Marine Atlantique

## INITIATIVES DE RENOUVELLEMENT DE L'EXPÉRIENCE CLIENT

L'initiative de renouvellement de l'expérience client (CERI) est un groupe de travail composé d'environ 30 employés de première ligne qui collaborent pour explorer les options permettant d'améliorer l'expérience globale des voyages de nos clients en repensant les offres à bord de nos navires. Cela inclut l'expansion des produits des magasins de vente au détail qui sont populaires auprès des clients et l'ajout de nouveaux menus aux restaurants et aux bars.



### MAGASIN DE DÉTAIL

Ajout de produits de confiserie, de produits naturels pour le soin de la peau, d'une section consacrée aux modes de vie numériques (casques, étuis de téléphone, etc.) et d'un choix accru de produits pharmaceutiques en vente libre.



### CASSE-CROÛTE

Amélioration de l'étiquetage des produits de nos sélections faites à bord, nouvel assortiment de salades et de desserts et nouvelles sélections de combos. Les rafraîchissements en bouteille ont remplacé les boissons en fontaine pour offrir un produit de meilleure qualité.



### RESTAURANT

Un menu de petit-déjeuner amélioré et un menu de hamburgers à thème nautique ont été créés pour accroître la sélection offerte aux clients.



### BAR

Les offres ont été repensées afin de centrer la sélection sur les produits préférés des clients.

## CAMPAGNES DE RABAIS

Faisant suite au succès de nos campagnes de rabais, nous avons lancé une nouvelle campagne d'une durée limitée. Elle offre aux clients un rabais de 15 % dans le cadre d'un forfait comportant une réservation pour deux passagers, un véhicule et une cabine. Nos campagnes de rabais visent 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.

## CAMPAGNE DE RAPPEL DE LA LIAISON D'ARGENTIA

La campagne de rappel de la liaison d'Argentia a été lancée au printemps avec pour objectif principal de sensibiliser la population à la liaison d'Argentia alors que les voyageurs préparent leurs projets de voyages estivaux. La création publicitaire soulignait les avantages d'utiliser Marine Atlantique dans le cadre du voyage de chaque passager.

## SERVICE ESTIVAL DE TRANSPORT EN AUTOBUS VERS SCOTT'S COVE

En collaboration avec la ville de Channel-Port aux Basques, Marine Atlantique a encore une fois eu le plaisir de proposer un service estival de transport en autobus offrant aux clients un accès au quartier Scott's Cove du centre-ville. Les commentaires des clients au sujet de cette initiative restent positifs.

**Faites-en plus.  
Payez moins cher.**

**Forfait offrant 15 % de réduction**

Allez à la page [marineatlantique.ca/forfait](http://marineatlantique.ca/forfait) pour connaître les détails et les conditions.

Marine Atlantique  
Marine Atlantic

Votre histoire commence ici

...vous écrivez la suite.

[marineatlantique.ca/aventure](http://marineatlantique.ca/aventure)

Marine Atlantique  
Marine Atlantic





## LE SAVIEZ-VOUS?

Marine Atlantique interdit l'usage récréatif de cannabis sur ses propriétés, à ses terminaux et à bord de ses navires. Toutefois, les clients ayant une autorisation médicale et les documents appropriés disposeront d'un espace à bord de nos navires et à nos terminaux à des fins d'usage légal de cannabis.

## RECONNAISSANCE DE NOS PRÉCIEUX CLIENTS COMMERCIAUX

L'industrie de camionnage commercial fait partie intégrante du transport de marchandises qui sont consommées chaque jour dans le Canada atlantique. Qu'il s'agisse de s'assurer que les rayons des magasins sont bien approvisionnés, que les hôpitaux disposent de fournitures vitales pour promulguer des soins ou que du matériel est disponible pour accomplir plusieurs tâches que nous tenons pour acquises, les conducteurs commerciaux sont toujours là modestement pour répondre aux besoins des Canadiens de l'Atlantique.

Chez Marine Atlantique, nous reconnaissons les efforts louables de nos partenaires commerciaux et le rôle vital qu'ils jouent dans l'économie de notre région. Pour souligner ces efforts, des activités de reconnaissance des clients commerciaux sont tenues à nos terminaux de North Sydney et de Port aux Basques en décembre.

## PROMOUVOIR NOTRE POTENTIEL TOURISTIQUE

En tant que fiers partenaires du potentiel touristique de notre région, nous avons poursuivi nos efforts pour promouvoir et appuyer les voyages au Canada atlantique en participant à des salons du tourisme dans l'est et le centre du pays et en parrainant le congrès et le salon annuel d'Hospitality Newfoundland and Labrador. Ces efforts visent à attirer de nouveaux clients à notre service et créer de nouvelles occasions pour le secteur touristique de notre région.

## COMMUNICATIONS ACCRUES AVEC LES CLIENTS

### SUIVEZ NOUS SUR LES MÉDIAS SOCIAUX :

 @MANAVIRES

 @MANAVIRES

 @MANAVIRES

 YOUTUBE.COM/MANAVIRES

 MARINEATLANTIQUE

### NOUVEAU SITE WEB D'ENTREPRISE

La société élabore actuellement un nouveau site Web pour les clients. Passer d'une expérience axée sur les entreprises à une expérience axée vers les clients et créer un site moderne, efficace et intuitif, facile à naviguer, telle est la vision du nouveau site Web de Marine Atlantique. Une fois lancé, le nouveau site Web renforcera l'expérience en ligne de nos visiteurs, avec la vision globale d'éduquer, de permettre et d'engager. Il invitera également les clients à explorer et à imaginer les destinations et l'expérience à bord offerte par Marine Atlantique et à atteindre notre objectif de fournir une première plate-forme Web mobile, permettant aux utilisateurs mobiles de bénéficier d'une expérience améliorée offrant un accès complet au site.

Le nouveau site Web sera disponible au cours de l'exercice 2019-2020.

### MÉDIAS SOCIAUX

Les médias sociaux offrent l'occasion de partager des informations et d'interagir avec les clients de la manière qui répond le mieux à leurs besoins. La présence de la société dans les médias sociaux continue de s'accroître chaque année grâce à nos comptes Twitter, Facebook, Instagram, YouTube et LinkedIn ainsi que notre blogue de Marine Atlantique. Nos plates-formes de médias sociaux sont un moyen privilégié de communiquer directement avec les clients.

## AFFICHAGE NUMÉRIQUE

Notre présence par l'entremise de l'affichage numérique continue de croître chez Marine Atlantique. Pour les clients, de grands panneaux étendus sont disponibles à nos terminaux et à bord de nos navires. Nous y présentons des informations importantes concernant nos opérations, les horaires, la météo, les promotions, les services et les commodités.



## PROGRAMME DE LA VIE MARINE

Dans le cadre de nos initiatives éducatives visant à attirer une plus grande attention sur notre environnement marin, nous avons lancé un nouveau programme à bord pour offrir aux clients une occasion d'en apprendre davantage au sujet des divers animaux marins qui habitent notre environnement océanique local. Appelé « Soyez à l'affût », ce programme comprenait diverses activités à bord, notamment des photos de la vie marine, un concours de recherche de mots pour enfants, une série d'écrans numériques « Saviez-vous que » et des jumelles prêtées à la réception. Les réactions des clients ont été positives, notamment lorsque des oiseaux de mer, des baleines, des marsouins et des phoques ont été aperçus à partir de nos navires.



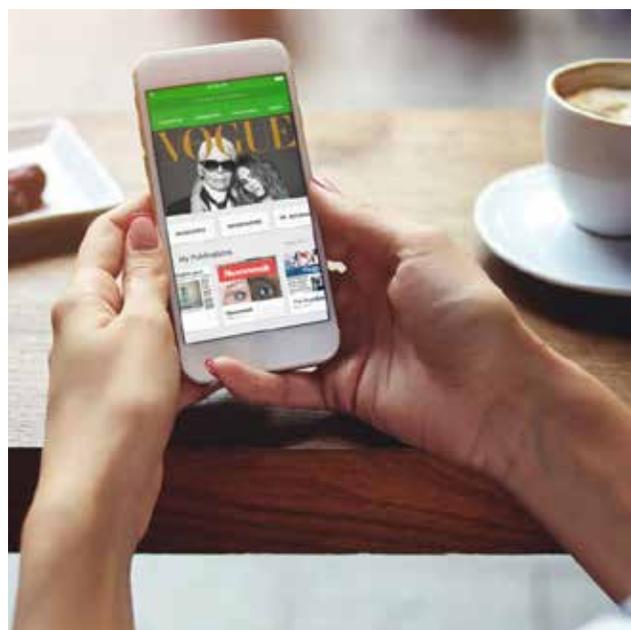
## NOUVEL AFFICHAGE

Nous avons installé cette année un nouvel affichage pour nos magasins de détail à bord, nos installations de restauration et nos billetteries. L'installation d'un affichage au terminal d'Argentia est prévue au printemps 2019. Ce nouvel affichage a été conçu de sorte à mieux s'aligner aux normes de marque et offrir une expérience uniforme sur tous les sites de Marine Atlantique. Cela facilitera également l'accès des clients aux commodités et aux informations sur nos services et emplacements grâce à des images et du texte plus clairs et plus faciles à comprendre.



## SERVICE DE PUBLICATION NUMÉRIQUE GRATUIT

Chez Marine Atlantique, nous sommes toujours à la recherche de nouvelles façons de rehausser les services que nous offrons à nos clients. Au cours de l'année, nous avons effectué des recherches et des essais sur l'offre et le service de publication numérique aux clients. Ce nouveau service proposera une vaste sélection de journaux et de magazines que les clients pourront télécharger à nos terminaux et conserver pendant la traversée complète avec Marine Atlantique. Nous prévoyons que le service sera disponible pour les clients au début de l'exercice 2019-20.



# ENGAGÉ ENVERS UNE ÉQUIPE FORTE ET EFFICACE

Notre équipe continue de démontrer son dévouement et son engagement envers notre service chaque jour. Grâce à son travail acharné, nous réussissons et nous répondons aux divers besoins de nos clients, à terre comme en mer. Reconnaisant les personnes talentueuses qui travaillent pour Marine Atlantique, nous nous engageons à mettre en place des initiatives de recrutement, de fidélisation et de formation, et à fournir à nos employés les compétences dont ils ont besoin pour réussir et devenir les leaders de demain.



## PROGRAMME DE PERFECTIONNEMENT DE LA GESTION ET DU LEADERSHIP

Marine Atlantique a élaboré un programme interne pour développer les compétences de leadership des employés. Dans le cadre du programme de perfectionnement de la gestion et du leadership, nous fournissons aux employés des ressources matérielles et des possibilités de formation en matière de gestion, de leadership et de compétences de base importantes pour la croissance personnelle et professionnelle et elles peuvent être utilisées pour les occasions d'emploi actuelles et futures.

La première classe de 29 employés s'est terminée en novembre et la seconde classe a commencé les études en janvier. Les réactions des participants ont été très positives et l'expérience éducative du programme a été soulignée.



## FORUMS DES SUPERVISEURS

Reconnaissant l'impact quotidien des superviseurs de première ligne sur les employés, nous avons mis en place de nouveaux forums des superviseurs au cours de l'année pour accroître l'engagement, la communication et fournir des occasions de perfectionnement professionnel. En plus d'offrir aux superviseurs de première ligne des informations et des ressources, ces sessions ont favorisé des discussions ouvertes, le partage de points de vue et des interactions suivies avec d'autres superviseurs au sein de l'entreprise.



## FORMATION ET ASSISTANCE AUX EMPLOYÉS

Marine Atlantique a besoin d'une main-d'œuvre hautement qualifiée pour remplir son mandat. À ce titre, la société offre des possibilités de formation et d'études, y compris l'accès à des ressources financières et à des ressources connexes aux fins du développement de carrière. 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 fournir aux employés de nouvelles compétences et des possibilités d'avancement professionnel et de carrière.



## MARINE ATLANTIQUE REÇOIT LE PRIX VITAL, EMPLOYEUR D'EXCELLENCE

Marine Atlantique était fière de recevoir un prix Vital en reconnaissance de la création d'occasions d'emploi pour les jeunes du Cap-Breton. Les prix Vital réunissent des chefs de file de la communauté et des chefs d'entreprise pour reconnaître les succès et les talents des jeunes de la région et les efforts d'employeurs qui créent des expériences de travail enrichissantes.



## NOUVEL ADMINISTRATEUR DES RÉGIMES DE RETRAITE

Au cours de l'année, Marine Atlantique a choisi AON en tant que nouveau fournisseur de services d'administration des régimes de retraite. Par ce changement, les retraités et les employés ont accès à tout moment aux informations personnelles via le portail en ligne d'AON, ainsi qu'à des services et des communications personnalisés par l'entremise de divers médias.





## PROGRAMME DE MIEUX-ÊTRE (MYHEALTH)

Le programme de mieux-être myHealth est axé sur l'amélioration de la santé et du bien-être des employés. 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.

### DÉFI ALIMENTATION SAIN

Une alimentation saine consiste à se sentir bien, à garder votre système en bonne santé et à stimuler votre énergie. C'est pourquoi Marine Atlantique a lancé un défi Alimentation saine.

Le programme de quatre semaines a été conçu pour créer de simples habitudes quotidiennes favorisant une alimentation saine. Chaque semaine, un nouveau thème était présenté avec un défi correspondant. Les réactions des employés ont été positives et plusieurs ont déclaré que les petits changements apportés au cours du défi conduisent à des habitudes saines à long terme.



### PROGRAMME LIEU DE TRAVAIL PLUS SAIN MYINNOVATION

Afin de tirer parti des connaissances et de la rétroaction des employés concernant les initiatives pour créer un lieu de travail plus sain, la société a lancé un programme pilote de lieu de travail plus sain appelé Un lieu de travail sain, myInnovation.

L'objectif du programme pilote est de générer des solutions innovantes de la part des employés pour améliorer la santé, la sécurité et le bien-être au travail. Cela a permis aux employés de proposer des idées, de faire preuve de leadership et d'apprendre les processus commerciaux associés à la mise en œuvre d'idées. La société fournira alors un financement pour donner vie à l'idée. Les trois domaines d'intervention sont l'amélioration de l'environnement physique, l'incitation aux pratiques en matière de santé et de style de vie et l'amélioration de la culture du lieu de travail et de l'environnement positif.



### CAMPAGNE PAS MOI AUJOURD'HUI

La campagne Pas moi aujourd'hui est une initiative informelle axée sur la santé mentale en milieu de travail. Il se fonde sur l'idée que nous avons tous des jours où nous ne nous sentons pas nous-mêmes et que la santé mentale fait partie de notre vie.

Une variété d'épinglettes d'humeur ont été partagées avec les employés pour leur permettre d'exprimer leurs sentiments. La réponse a été impressionnante : les employés ont changé leur épinglette tous les jours et cela a ouvert la porte à plus de conversations au sujet de la santé mentale.

Les épinglettes d'humeur ont été suivies par des affiches d'Actes de bonté et de positivité au hasard, où les employés étaient invités à faire quelque chose de bien pour un collègue ou à partager des messages positifs.



## COMMUNICATIONS AVEC LES EMPLOYÉS

Marine Atlantique s'engage à communiquer régulièrement avec ses employés. Par l'entremise d'initiatives telles que Strait Talk (bulletin mensuel des employés), des avis bimensuels s'adressant aux directeurs, l'affichage numérique, des avis électroniques à tous les employés, des réunions informelles sur la sécurité, des sondages auprès des employés, des groupes de discussion et des évaluations du lieu de travail, l'information partagée génère de précieux commentaires des employés et permet d'identifier les domaines d'amélioration continue pour l'organisation.

### NOUVEL INTRANET

Le nouvel intranet des employés, MyPort, est en cours de développement et il offrira à tous les employés un emplacement unique et convivial pour les appareils mobiles, destiné à tout ce qui concerne Marine Atlantique. Cette nouvelle plate-forme permettra aux employés d'accéder à l'information, peu importe l'heure et l'endroit, et elle procurera :

- Une réduction des messages électroniques
- Un partage rehaussé des connaissances
- Une circulation informatique réduite
- Un temps réduit de recherche d'information
- Un rehaussement des connaissances organisationnelles

La nouvelle plate-forme sera déployée par étapes et elle sera entièrement intégrée à nos modules de planification des ressources de l'entreprise, y compris les informations relatives à la paie, la gestion des heures et des présences.



### 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.



### MARK JACKSON, SPÉCIALISTE DE LA SANTÉ PUBLIQUE

Mark Jackson s'est engagé à présenter des idées et des initiatives qui renforcent les efforts de la société pour protéger la santé de toutes les personnes qui visitent ou travaillent dans les installations de Marine Atlantique. Mark a d'ailleurs lancé une nouvelle technologie qui augmente la précision des tests de l'eau potable de la société et qui offre un accès plus rapide aux résultats. Mark a reçu le Prix du président en reconnaissance de ses recherches et de son engagement envers l'amélioration continue.



### MARCUS CLARKE, AGENT BILINGUE DES RÉSERVATIONS ET DE LA BILLETTERIE

Marcus Clarke est une personne orientée vers la communauté qui fait régulièrement du bénévolat avec le personnel d'Ambulance Saint-Jean. Ainsi, depuis 2016, Marcus a fait don de plus de 1 400 heures de bénévolat directement reliées à la couverture du service et aux premiers secours lors d'événements publics. Il a également été récipiendaire du prix du Bénévole de l'année de l'Ambulance Saint-Jean pour ses efforts liés au programme de répondants médicaux d'urgence. Pour son esprit d'initiative et son engagement envers la sécurité, l'excellence et le travail d'équipe, Marcus a reçu le prix du bénévole de l'année.



# INVESTISSEMENT DANS **LES GENS ET LES COMMUNAUTÉS**

---

Marine Atlantique favorise de manière proactive le développement communautaire en investissant et en offrant son soutien aux régions où elle mène ses activités et les employés de Marine Atlantique sont activement impliqués dans leurs milieux. La société appuie les employés, les personnes et les organismes sans but lucratif œuvrant dans la région Atlantique tout en assurant responsabilité financière. Voici un exemple d'activités entreprises au cours de l'année.

---



## 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'entrée à l'université de 2 000 \$ et quatre bourses d'entrée dans une école de métiers de 1 000 \$. Marine Atlantique offre également chaque année quatre bourses de 1 500 \$ à des étudiants inscrits à des programmes de sciences nautiques ou de génie maritime au Memorial University's Marine Institute et à des partenaires de l'Institut et du Nova Scotia Community College pour un programme de cadets.

En partenariat avec les prix Atlantic Journalism Awards, une bourse de journalisme de 1 200 \$ de Marine Atlantique est attribuée à un étudiant de la seule école de journalisme, soit le College of the North Atlantic, Terre-Neuve-et-Labrador.



## COMMANDITE DES PROGRAMMES DE SPORT DU CAMPUS GRENFELL

Marine Atlantique est fière d'être un commanditaire des Grenfell Warriors et des programmes de sport du Memorial University-Grenfell Campus, la seule université de l'ouest de Terre-Neuve. Grâce à nos commandites et à nos partenariats communautaires, de nouvelles possibilités sont présentées à des personnes, des groupes et des organisations de la région. Marine Atlantique est heureuse du rôle qu'elle joue en aidant les étudiants à grandir et à exceller dans leurs activités de développement sportif et personnel.



## CENTRE GROWING OUR FUTURE CHILDCARE CO-OPERATIVE

Marine Atlantique est fière d'appuyer le centre Growing Our Future Childcare Co-operative situé à Port aux Basques. Il s'agit de la première garderie publique sur la côte sud-ouest de Terre-Neuve. Le don de la société a servi à créer une aire de jeux extérieure qui profitera aux nombreux enfants et familles qui utiliseront cet espace pour les années à venir. En plus de cet investissement financier, des employés de Marine Atlantique ont proposé de contribuer à la pose de gazon et à l'assemblage de jouets et d'équipements reliés au jeu.



# MARINE ATLANTIQUE -

# DANS NOS COMMUNAUTÉS



## Convoi Teddy Bear pour l'Hôpital Janeway

Marine Atlantique était heureuse d'appuyer ses partenaires de l'industrie du camionnage de Terre-Neuve-et-Labrador au cours du 34e téléthon annuel Miracle Network du Janeway Children's tenu au début de juin. Dans le cadre du téléthon, de nombreux représentants du camionnage commercial de la province se sont réunis en tant que membres du groupe de transport « Juste pour les enfants » dans un convoi Teddy Bear. Le convoi a aidé à recueillir des fonds pour les enfants malades et a fait sourire les nombreux enfants qui fréquentent l'hôpital Janeway Children's chaque année.

Les quelque 175 camions déambulant dans Corner Brook et St. John's étaient certes un attrait particulier pour les nombreux enfants. L'événement de St. John's a permis de recueillir environ 52 000 \$ et celui de Corner Brook, environ 10 000 \$.

Félicitations à nos partenaires commerciaux pour un travail bien fait!

## Atlantic Burn Camp

Cette année marque le 20e anniversaire du Atlantic Burn Camp et Marine Atlantique est un fier commanditaire depuis le tout début. Le camp d'une semaine, se déroulant à New Campbellton sur l'île du Cap-Breton, est géré par des pompiers, des membres des forces de l'ordre, du personnel médical, des enseignants et des bénévoles de la communauté. Le camp est gratuit pour les survivants de brûlures du Canada atlantique âgés de 6 à 17 ans. Marine Atlantique soutient financièrement le camp et nos employés s'engagent également à créer des souvenirs impérissables pour les campeurs et le personnel voyageant à bord de nos navires.



## La Journée du Chandail Sportif

L'idée simple d'un groupe de parents de hockeyeurs de porter des maillots pour venir en aide aux victimes de l'accident d'autobus de Humboldt Broncos s'est rapidement transformée en un hommage mondial. Cette tragédie nous a tous profondément touchés et nos employés sont solidaires avec la communauté Humboldt Bronco pour offrir leur soutien.



## Fais-Un-Vœu Canada

La mission de Fais-Un-Vœu Canada est d'exaucer les vœux des enfants atteints d'une maladie qui menace leur vie, dans le but d'enrichir leur expérience humaine en leur donnant espoir, force, et joie. Marine Atlantique est heureuse d'être un partenaire de l'organisation pour réaliser des rêves.



## Grand Vélo du Cœur

Les employés de Marine Atlantique ont de nouveau participé à l'événement annuel de collecte de fonds de la Fondation des maladies du cœur et de l'AVC, le Grand vélo du cœur. Cet événement a été une excellente occasion pour Marine Atlantique et ses employés d'appuyer et de promouvoir la santé et le bien-être.

## Festival des Drapeaux

En partenariat avec Festival des Drapeaux, Marine Atlantique accueille l'exposition « Argentia at War » (Argentia à la guerre) au terminal d'Argentia. En fournissant de l'espace dans la mezzanine à l'étage du terminal, nous présentons une série de panneaux illustrant divers aspects de la ville d'Argentia pendant la guerre. Les panneaux font partie d'un projet du Festival des Drapeaux en collaboration avec le musée provincial The Rooms, les archives et la galerie d'art. L'exposition porte sur la Déclaration de la Charte de l'Atlantique, l'histoire d'Argentia en tant que centre stratégique pour la défense de l'Atlantique Nord pendant la Seconde Guerre mondiale et la Guerre froide, ainsi que des photographies historiques, des imprimés, des images et d'autres éléments graphiques. L'exposition raconte l'histoire de la base navale et militaire des États-Unis à Argentia et son impact sur la région au fil des ans.

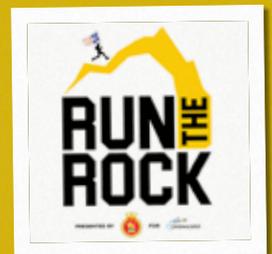


## Making Waves Music Festival

Marine Atlantique était un commanditaire majeur du festival Makin' Waves Music Festival à Sydney. Cette série de concerts en plein air gratuits et adaptés aux familles s'est déroulée en juillet. En plus du soutien financier de la société, des employés de Marine Atlantique se sont portés volontaires pour distribuer de la nourriture à base de canard écologique aux personnes présentes lors d'un concert tenu en soirée.

## Run the Rock

Marine Atlantique était fière de parrainer « Run the Rock » en appui à la Fondation Rêves d'Enfants.



## Don de Generatrice

Marine Atlantique s'est associée au service des pompiers volontaires de North Sydney pour réutiliser une génératrice désaffectée afin de fournir des services d'urgence à la communauté. La génératrice peut alimenter toute la caserne en électricité, fournissant un abri d'urgence, un poste pour se réchauffer et recharger des appareils, ainsi que des services alimentaires.



# PRÉPARER L'AVENIR



Les décisions, les actions et les investissements du dernier exercice ont été axés sur l'amélioration de notre service de traversier afin d'assurer des opérations durables et efficaces pour l'avenir. Ainsi, bon nombre de nos actions au cours du prochain exercice continueront de renforcer cet objectif.

L'annonce par le gouvernement du Canada, dans le budget de 2019, de l'acquisition d'un nouveau navire jouera un rôle important dans nos processus de planification reliés à la configuration future de notre flotte. Nous poursuivrons nos discussions avec Transports Canada au cours de l'exercice 2019-20 afin de déterminer les meilleures options pour nos services et nos clients.

Du point de vue de l'infrastructure, nous poursuivrons nos activités d'entretien préventif qui se traduiront par une flotte efficace et fiable, ainsi que par des installations d'amarrage sécuritaires et modernes. Nos activités d'infrastructure à terre se poursuivront au fur et à mesure que nous évaluerons nos besoins futurs, y compris les initiatives de planification de notre infrastructure administrative à Port aux Basques. Nous prévoyons

également d'explorer et d'évaluer les coûts, les impacts opérationnels et les considérations environnementales reliées à l'amélioration de la navigation dans le port de Port aux Basques.

Nos processus commerciaux évolueront au cours de la prochaine année alors que nous nous approcherons de la mise en œuvre de notre technologie de planification des ressources de l'entreprise. Cela rationalisera nos pratiques pour devenir plus moderne et plus efficace et conforme aux meilleures normes de l'industrie. Nos technologies évolueront également pour mieux servir les clients grâce aux améliorations apportées à notre site Web, à nos offres numériques et à nos plates-formes.

Nous poursuivrons nos efforts pour devenir un lieu de travail plus diversifié et plus inclusif à mesure que nous mettons en œuvre plus d'aspects de notre stratégie de diversité et d'inclusion. Cela vise à inciter une plus grande représentation des groupes décrits dans la Loi sur l'équité en matière d'emploi et à mieux représenter les diverses communautés dans lesquelles et pour lesquelles nous menons nos activités.

L'environnement restera au cœur de nos activités lorsque nous élaborerons et mettrons en œuvre un plan de gestion de l'environnement formel et que nous évaluerons les options permettant de réduire notre empreinte environnementale. Nous déploierons également un programme de sécurité basé sur le comportement afin de continuer l'évolution et le renforcement de notre engagement envers la sécurité.

Notre engagement est de prendre des décisions qui renforcent notre service aux clients, aux parties prenantes et aux employés. Nous sommes un lien de transport vital au Canada et nous reconnaissons le rôle essentiel que nous jouons pour permettre à l'économie du Canada atlantique de se développer chaque jour. Grâce aux efforts que nous déploierons au cours du prochain exercice, nous sommes convaincus que nous connaissons une croissance qui nous permettra d'offrir un meilleur service à tous ceux qui dépendent de Marine Atlantique pour leurs besoins en matière de voyages et de transport.



# 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. Le Conseil et l'équipe de direction conjuguent leurs efforts pour offrir un système de traversiers interprovinciaux sûr, 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 dix 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, son énoncé de mission et ses valeurs 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 financières circonspectes à l'équipe de direction, assurant une budgétisation et une gestion financière efficaces tout en réduisant les risques organisationnels. Ces processus satisfont l'engagement du conseil d'assurer une gouvernance générale.



## COMITÉS DU CONSEIL

---

Le Conseil est doté de comités permanents mobilisant et soutenant ses efforts dans un certain nombre de domaines de responsabilité en matière de gouvernance à savoir : Pour la période du 1er avril 2018 au 17 septembre 2018, cela a été accompli par l'entremise de trois comités : Vérification et gestion du risque; Ressources humaines et gestion des régimes de retraite; et Sécurité, gouvernance et responsabilisation.

À compter du 18 septembre 2018, le conseil a modifié la structure des comités de gouvernance à partir des trois comités précédents. Voici les quatre nouveaux comités : Vérification; Gouvernance, risque et stratégie; Ressources humaines, santé, sécurité et environnement; et Gestion des régimes de retraite.

### COMITÉ DE LA VÉRIFICATION

---

Le Comité de la vérification a pour mandat de fournir au Conseil des avis et des services dans les domaines de la gestion financière et des rapports financiers, du contrôle interne, des systèmes d'information et de gestion, de l'approvisionnement et des pratiques de vérification interne et externe.

Au cours de l'année, le Comité a travaillé en étroite collaboration avec le directeur de la vérification interne sur le plan de vérification annuel. Tout au long de l'année, l'accent a été mis sur un examen externe de la qualité de l'activité de la vérification interne préparé par une tierce partie externe, ainsi que sur le rapport d'examen spécial du Bureau du vérificateur général (BVG) et un examen du renouvellement des processus commerciaux. Le Comité a examiné l'analyse des tendances de l'achalandage et l'efficacité de la couverture. Un survol des conventions comptables de la société a aussi été réalisé. Le Comité a également poursuivi ses travaux en vue de faire progresser le cadre de gestion des risques de l'entreprise de la société. De plus, le Comité a procédé à des examens financiers, notamment des rapports financiers trimestriels, des états financiers vérifiés et des relevés de régime de retraite, des rémunérations des membres de la haute direction et du Conseil d'administration ainsi que des examens sur les déplacements et la représentation. Le Comité a supervisé les grands projets financiers et d'immobilisations ainsi que les approbations de sélection des fournisseurs. Il a aussi revu son mandat et son plan de travail/calendrier annuel.

### COMITÉ DE LA GOUVERNANCE, DES RISQUES ET DE LA STRATÉGIE

---

Le comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie a pour mandat de fournir au Conseil des avis et des services dans les domaines de la planification stratégique, de la gestion des risques de l'entreprise, de la gouvernance, de l'éthique et de la responsabilité sociale de l'entreprise.

Au cours de l'exercice dernier, le Comité a réalisé un examen approfondi de la gouvernance du Conseil d'administration, qui a abouti à une restructuration des comités du Conseil d'administration et de leur mandat respectif et il a assumé la responsabilité de superviser la gestion des risques de l'entreprise et a coordonné la formation d'orientation du Conseil, y compris l'élaboration d'un manuel du Conseil d'administration.



## COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES, DE LA SANTÉ, DE LA SÉCURITÉ ET DE L'ENVIRONNEMENT

Le comité des ressources humaines, de la santé, de la sécurité et de l'environnement est chargé de fournir au Conseil des avis et des services dans les domaines des ressources humaines, de la santé, de la sécurité et de l'environnement.

Au cours de l'exercice, le Comité a assumé la responsabilité de la santé, de la sécurité et de l'environnement en plus de rester concentré sur les principaux problèmes ayant une incidence sur la culture d'entreprise et sur l'efficacité organisationnelle. Le Comité a également revu son mandat afin de refléter le nouveau mandat. Au cours de l'exercice, les comités ont principalement supervisé la mise en œuvre de diverses politiques relatives à la consommation de marijuana en milieu de travail, compte tenu de la légalisation relative à la consommation de marijuana à des fins récréatives, de la promotion de la diversité et de l'inclusion sur le lieu de travail, de la consolidation des relations de Marine Atlantique avec les groupes autochtones et du suivi des négociations collectives alors que la dernière des six conventions collectives a été ratifiée par les employés au cours du dernier exercice. Le Comité a également surveillé les performances de l'entreprise en matière de sécurité et diverses initiatives visant à promouvoir la sécurité sur le lieu de travail. Enfin, le Comité a dirigé l'élaboration d'un plan de gestion de l'environnement qui répondra aux attentes du récent rapport du BVG et soutiendra davantage l'engagement de Marine Atlantique en matière de durabilité environnementale.

## GESTION DES RÉGIMES DE RETRAITE

Le Comité de gestion des régimes de retraite a pour mandat de fournir au Conseil des avis et des services en matière de gérance des régimes de retraite pour les employés de Marine Atlantique S.C.C.

Les membres du comité ont été formés et orientés au sujet des régimes de retraite en février 2019. Le Comité a été actif au cours de l'année dans la gestion du régime de retraite; il s'est réuni avec les gestionnaires de fonds du régime; il a examiné les exigences associées aux modifications de la réglementation du régime de retraite; et il a amélioré la gouvernance par la mise en œuvre de mises à jour des politiques et des procédures. Le comité a surveillé et examiné l'Énoncé des politiques et des procédures de placement (EPPP), les hypothèses d'évaluation/stratégie de financement et les principes de régime. Avant ce changement d'orientation, le Comité a régulièrement surveillé les principales initiatives en matière de ressources humaines, notamment le plan stratégique quinquennal en matière de ressources humaines. Le comité a supervisé les négociations collectives relatives aux accords en cours de négociation, ainsi que l'expiration du mandat du président et chef de la direction actuel et les impacts potentiels reliés à la légalisation de la marijuana. Enfin, le Comité s'est acquitté de ses responsabilités en examinant les politiques et en cherchant à s'assurer que l'organisme a respecté ses engagements en vertu de son mandat et que le plan de travail correspond aux attentes du Comité.

# MEMBRES ET ASSIDUITÉ DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



**Kristopher Parsons**

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

**Paul Griffin**

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



**Don Barnes**

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

**Carla Arsenault**

Sydney River, N.-É.



**Janie Bussey, Q.C.**

Logy Bay, T.-N.-L.

**Brent Chaffey**

Saint David's, T.-N.-L.



**James Doody**

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

**Owen Fitzgerald**

Sydney, N.-É.



**Gary O'Brien**

Channel - Port Aux Basques, T.-N.-L.

**Craig Priddle**

Corner Brook, T.-N.-L.



**Dwight Rudderham**

Sydney, N.-É.

**Ann-Margret White**

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



MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	MEMBRES DES COMITÉS	ASSIDUITÉ
Kristopher Parsons	<ul style="list-style-type: none"> <li>Président du Conseil</li> </ul>	6
Paul Griffin	<ul style="list-style-type: none"> <li>Membre d'office du Conseil d'administration (jusqu'au 1er mai 2018)</li> <li>Membre d'office du Comité de la sécurité, de la gouvernance et de la responsabilisation de la société (jusqu'au 1er mai 2018)</li> <li>Membre d'office du Comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite (jusqu'au 1er mai 2018)</li> </ul>	1
Don Barnes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Membre d'office du Conseil (en vigueur le 24 mai 2018)</li> <li>Membre d'office du Comité de la sécurité, de la gouvernance et de la responsabilisation (en vigueur du 24 mai au 17 septembre 2018)</li> <li>Membre d'office du Comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite (en vigueur du 24 mai au 17 septembre 2018)</li> <li>Membre d'office du Comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie (en vigueur le 18 septembre 2018)</li> <li>Membre d'office du Comité des ressources humaines, de la santé, de la sécurité et de l'environnement (en vigueur le 18 septembre 2018)</li> </ul>	5
Carla Arsenault	<ul style="list-style-type: none"> <li>Membre du Comité de la vérification (en vigueur le 5 février 2019)</li> <li>Membre du Comité de gestion des régimes de retraite (en vigueur le 5 février 2019)</li> </ul>	1
Janie Bussey, Q.C.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présidente du Comité des ressources humaines, de la santé, de la sécurité et de l'environnement (en vigueur le 18 septembre 2018)</li> <li>Membre du Comité de gouvernance, des risques et de la stratégie (en vigueur le 18 septembre 2018)</li> <li>Membre du Comité de la vérification et de la gestion des risques (jusqu'au 17 septembre 2018)</li> <li>Membre du Comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite (jusqu'au 17 septembre 2018)</li> </ul>	6
Brent Chaffey	<ul style="list-style-type: none"> <li>Membre du Comité de gestion des régimes de retraite (en vigueur le 18 septembre 2018)</li> <li>Membre du Comité des ressources humaines, de la santé, de la sécurité et de l'environnement (en vigueur le 18 septembre 2019)</li> <li>Membre du Comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite (jusqu'au 17 septembre 2018)</li> </ul>	6
James Doody	<ul style="list-style-type: none"> <li>Président du Comité de la gestion des régimes de retraite (en vigueur le 18 septembre 2018)</li> <li>Président du Comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite (jusqu'au 17 septembre 2018)</li> <li>Membre du Comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie (en vigueur le 18 septembre 2018)</li> </ul>	6

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	MEMBRES DES COMITÉS	ASSIDUITÉ
Owen Fitzgerald	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Membre du Comité de la vérification (en vigueur le 18 septembre 2018)</li> <li>• Membre du Comité des ressources humaines, de la santé, de la sécurité et de l'environnement (en vigueur le 18 septembre 2018)</li> <li>• Membre du Comité de la vérification et de la gestion des risques (jusqu'au 17 septembre 2018)</li> </ul>	6
Gary O'Brien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Président du Comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie (en vigueur le 18 septembre 2018)</li> <li>• Président du Comité de la sécurité, de la gouvernance et de la responsabilisation de la société (jusqu'au 17 septembre 2017)</li> <li>• Membre du Comité de gestion des régimes de retraite (en vigueur le 18 septembre 2018)</li> </ul>	6
Craig Priddle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Président du Comité de la vérification (en vigueur le 18 septembre 2018)</li> <li>• Président du Comité de la vérification et de la gestion des risques (jusqu'au 17 septembre 2018)</li> <li>• Membre du Comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie (en vigueur le 18 septembre 2018)</li> </ul>	6
Dwight Rudderham	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Membre du Conseil d'administration (jusqu'au 1er mai 2018)</li> </ul>	1
Ann-Margret White	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Membre du Comité de la vérification (en vigueur le 18 septembre 2018)</li> <li>• Membre du Comité des ressources humaines, de la santé, de la sécurité et de l'environnement (en vigueur le 18 septembre 2018)</li> <li>• Membre du Comité de la sécurité, de la gouvernance et de la responsabilisation de la société (jusqu'au 17 septembre 2018)</li> <li>• Membre du Comité de la vérification et de la gestion des risques (jusqu'au 17 septembre 2018)</li> </ul>	6

Remarque : Quatre réunions régulières du Conseil et deux séances de stratégie sont tenues par exercice. Des conférences téléphoniques, des réunions régulières et des réunions extraordinaires du Conseil d'administration sont tenues tout au long de la période en dehors du calendrier des réunions régulières.

Remarque : Il y avait trois comités du conseil d'administration pour la période allant du 1er avril 2018 au 17 septembre 2018. Voici les comités :

- Comité de la vérification et de la gestion des risques
- Comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite
- Comité de la sécurité, de la gouvernance et de la responsabilisation de la société

À compter du 18 septembre 2018, la structure des comités du conseil a été remplacée par quatre comités comme suit :

- Comité de la vérification
- Comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie
- Comité des ressources humaines, de la santé, de la sécurité et de l'environnement
- Comité de la gestion des régimes de retraite

# 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 Transports Canada. En 2018-19, les dépenses de la société ont totalisé 242,7 millions de dollars; les revenus provenant des tarifs clients et d'autres revenus connexes ont atteint 109,3 millions de dollars; et 133,6 millions de dollars ont été reçus en subvention. Le recouvrement des coûts de la société était de 65,5 pour cent; ce qui se situe dans la fourchette prévue établie par l'actionnaire.

## REVENUS ET GAINS DE 2018-19

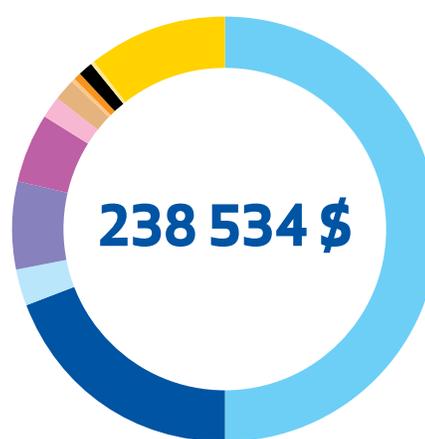
EXERCISE TERMINÉ LE 31 MARS 2019  
(EN MILLIERS)



Transport	96 568
Supplément pour carburant	11 976
Autres revenus	254
Gain réalisé sur instruments financiers dérivés	3 020
<b>TOTAL</b>	<b>111 818 \$</b>

## DÉPENSES ET PERTES DE 2018/19

EXERCISE TERMINÉ LE 31 MARS 2019  
(EN MILLIERS)



Salaires et avantages sociaux	92 129
Frais d'affrètement	13 652
Carburant	31 498
Matières, fournitures et services	24 667
Réparations et entretien	8 676
Assurance, loyer et services publics	7 411
Déplacements	1 659
Coûts administratifs	2 740
Avantages sociaux futurs des employés (notes 8, 9 et 10)	4 809
Perte sur change étranger	31
Perte sur la cession d'immobilisations corporelles	1 229
Amortissement	50 033
<b>TOTAL</b>	<b>238 534 \$</b>

## TABLEAU DE L'APERÇU FINANCIER

EXERCICES TERMINÉS LE 31 MARS 2019, 2018, 2017, 2016 ET 2015 (EN MILLIERS)

	2018-19		2017-18		2016-17		2015-16		2014-15	
Produits du transport	96 568	\$ 100 474	\$ 99 227	\$ 97 109	\$ 92 273	\$				
Supplément pour carburant	11 976		10 510	10 411	10 105				12 930	
Autres revenus	254		584	502	110				154	
Gains	3 020		1 047	3 777	2 137					
	111 818		112 615	113 917	109 461				105 357	
Charges d'exploitation	137 282		143 502	137 682	133 488				122 244	
Carburant	31 498		27 545	19 108	22 574				32 246	
Pertes	1 260		202	2 566	500				4 416	
Coûts d'affrètement	13 652		13 403	12 920	35 521				45 087	
Avantages sociaux futurs des employés	4 809		7 389	9 025	13 764				6 855	
Amortissement	50 033		45 166	39 144	31 632				32 792	
	238 534		237 207	220 445	237 479				243 640	
Déficit avant financement public	126 716		124 592	106 528	128 018				138 283	
Financement public										
Opérations	75 977		85 800	61 203	114 637				117 227	
Immobilisations	49 691		60 958	37 598	236 362				18 895	
Excédent d'exploitation (déficit)	(1 048)	\$	22 166	\$ (7 727)	\$ 222 981	\$			(2 161)	\$
ACTIF :										
Actif total	614 540	\$	623 777	\$ 591 552	\$ 587 814	\$			363 990	\$
Achat de navires, d'installations et d'équipement	49 691	\$	60 958	\$ 37 598	\$ 236 362	\$			18 895	\$

## ACHALANDAGE ET EMPLOYÉS

	2018-19	2017-18	2016-17	2015-16	2014-15
Passagers	307 758	328 594	326 796	322 661	305 197
Véhicules passagers	115 972	122 444	120 314	116 574	109 167
Véhicules commerciaux	87 739	91 396	94 459	95 914	95 552
EA*	486 407	510 673	522 360	523 144	511 105
Nombre de traversées dans un sens	1 634	1 685	1 701	1 684	1 594
Employés (période de pointe d'emploi)	1 319	1 259	1 282	1 252	1 289
Employés (équivalents temps plein)**	1 089	1 097	1 068	1 049	1 031

\* 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 2,5 % inférieurs à ceux de l'exercice 2017-18. Cette diminution est attribuable à la baisse des volumes d'achalandage. Le revenu total de l'exercice a été de 6,9 millions de dollars inférieurs aux prévisions budgétaires. La société avait prévu une augmentation de l'achalandage pour cet exercice, mais les volumes d'achalandage réels se sont avérés inférieurs à ceux de l'exercice précédent.

Les gains ont été supérieurs de 2,0 millions de dollars par rapport à ceux de l'exercice précédent. La société a un programme de couverture qui implique l'achat anticipé d'échange d'énergie et de contrats de change à terme. Les gains de couverture de l'accord d'échange d'énergie étaient de 3 millions de dollars au cours de cet exercice par rapport à un gain de 0,8 million de dollars lors de l'exercice précédent. Le règlement des contrats de change à terme n'a pas généré de gains pour cet exercice, comparativement à des gains de 0,3 million de dollars lors de l'exercice précédent.

### SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX

Les coûts de la main-d'œuvre étaient de 0,7 million de dollars, ou 0,7 %, inférieurs à ceux de l'exercice 2017-18. Le nombre de postes équivalent temps pleins était inférieur pour cet exercice. En 2017-2018, des modifications à l'horaire des traversées de la flotte ont été nécessaires afin de tenir compte des projets de quais; ce qui a entraîné une augmentation des coûts de la main-d'œuvre. Les coûts de la main-d'œuvre étaient de 1,7 million de dollars, ou 1,8 %, inférieurs aux prévisions budgétaires en raison de postes vacants. Cela a largement compensé les changements apportés à l'horaire de désarmement des navires; ce qui a entraîné des coûts d'équipage plus élevés que prévu.

### FRAIS D'AFFRÈTEMENT

Les frais d'affrètement ont été de 0,2 million de dollars supérieurs à ceux de l'exercice précédent et de 0,3 million de dollars supérieurs au budget en raison de l'augmentation des taux de change de l'euro.

## CARBURANT

---

La dépense de carburant a été supérieure de 3,9 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent et également supérieure de 2,7 millions de dollars par rapport au budget. Le prix du carburant a été plus élevé d'une année à l'autre et également plus élevé que prévu. Le niveau de consommation était égal à celui de l'exercice précédent, bien que supérieur aux prévisions budgétaires. Des modifications apportées à l'horaire de désarmement des navires à l'automne et à l'hiver ont entraîné une augmentation de la consommation.

## MATIÈRES, FOURNITURES ET SERVICES

---

Les coûts de matières, de fournitures et des services ont été inférieurs de 3,4 millions de dollars comparativement à l'exercice précédent et inférieurs de 6 millions de dollars par rapport aux prévisions budgétaires. En 2017-18, la société a comptabilisé une provision de 2,8 millions de dollars reliée à l'enlèvement d'une conduite souterraine. Les coûts de consultation ont été inférieurs à ceux de l'exercice précédent. La société a prévu des fonds pour des services professionnels et juridiques en vue de soutenir certaines activités et projets dont le calendrier était incertain; ce qui a permis de réaliser des économies.

## RÉPARATIONS ET ENTRETIEN

---

Les coûts de réparations et d'entretien ont été de 1,6 million de dollars inférieurs lors de l'exercice 2018-19 par rapport à l'exercice précédent et de 4,8 millions de dollars inférieurs aux prévisions budgétaires. Moins d'activités d'entretien préventif planifié cette année ont été réalisées par rapport à l'exercice précédent et moins de problèmes émergents sont survenus. Les modifications apportées au calendrier de carénage des navires ont également entraîné des économies du budget d'entretien.

## ASSURANCES, LOYERS ET SERVICES PUBLICS

---

Les coûts des assurances, des loyers et des services publics ont été les mêmes que ceux de l'exercice précédent et de 0,8 million de dollars inférieurs aux prévisions budgétaires. La baisse des coûts d'assurance a compensé la hausse des coûts de l'électricité. Les économies budgétaires sont principalement imputables à des primes d'assurance moins élevées que prévu.

## DÉPLACEMENTS

---

Les coûts de déplacement ont été de 0,2 million de dollars inférieurs à ceux de l'exercice précédent et inférieurs de 0,8 million de dollars par rapport aux prévisions budgétaires. Le total des coûts de déplacements pour l'exercice a été de 1,7 million de dollars. Les déplacements d'affaires ont continué à baisser grâce au recours à la technologie. Des économies liées aux projets reportés et aux postes vacants ont également été réalisées.

## COÛTS ADMINISTRATIFS

---

Les coûts administratifs ont été inférieurs de 0,2 million de dollars par rapport à l'exercice précédent et inférieurs de 0,1 million de dollars par rapport aux prévisions budgétaires. Ces augmentations sont principalement reliées aux activités de marketing et de formation.

## AVANTAGES SOCIAUX FUTURS DES EMPLOYÉS

Les dépenses relatives aux avantages sociaux futurs déterminées selon un calcul actuariel ont diminué de 2,6 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 2,5 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 0,1 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 0,1 million de dollars par rapport à celle 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.

## PERTE SUR L'ALIÉNATION DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES

La société a enregistré une perte de 1,2 million de dollars sur la vente d'actifs à long terme. Cette perte est principalement due à des projets d'infrastructure à terre visant à moderniser et à remplacer des systèmes de défenses.

## AMORTISSEMENT

L'amortissement a été supérieur de 4,8 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent. L'augmentation de la dépréciation découle d'importants investissements en capital réalisés au cours des dernières années qui sont devenus actifs et en dépréciation.

## FINANCEMENT PUBLIC

Les revenus du financement du gouvernement reconnus ont été inférieurs de 21,1 millions de dollars lors de l'exercice 2018-19. Le financement du gouvernement pour les opérations a diminué de 9,8 millions de dollars en raison de la réduction des frais d'exploitation, de l'utilisation des stocks et d'une réduction des comptes créditeurs. Le financement pour les projets d'investissements a été inférieur de 11,3 millions de dollars.

## IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En 2018-19, Marine Atlantique a dépensé 49,7 millions de dollars pour le renouvellement de l'actif comparativement à 61,0 millions de dollars au cours de l'exercice précédent. 14,2 millions de dollars ont été consacrés à des projets reliés à la flotte par rapport à 17,3 millions de dollars au cours de l'exercice précédent. Un montant supplémentaire de 35,5 millions de dollars a été dépensé pour le remplacement et la modernisation des installations et de l'équipement à terre par rapport à 43,7 millions de dollars lors de l'exercice 2017-18.

## 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 la vérification s'acquitte de cette responsabilité au nom du Conseil d'administration. Le Comité de la vérification 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 la vérification afin de discuter de l'audit et des constatations qui en découlent.

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



Shawn Leamon, CPA, CGA  
Le vice-président aux finances  
St. John's, Canada  
25 juin 2019



Murray Hupman, P.Eng.  
Président et chef de la direction  
St. John's, Canada  
25 juin 2019



## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports

### Rapport sur l'audit des états financiers

#### *Opinion*

Nous avons effectué l'audit des états financiers de Marine Atlantique S.C.C., qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2019, 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 que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Marine Atlantique S.C.C. au 31 mars 2019, 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.

#### *Fondement de l'opinion*

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Nous sommes indépendants de Marine Atlantique S.C.C. conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

#### *Autres informations*

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent des informations contenues dans le rapport annuel, mais ne comprennent pas les états financiers et notre rapport de l'auditeur sur ces états.

Notre opinion sur les états financiers ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une

anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

*Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers*

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des 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.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de Marine Atlantique S.C.C. à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider Marine Atlantique S.C.C. ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de Marine Atlantique S.C.C.

*Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers*

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit 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 Marine Atlantique S.C.C.;

- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de Marine Atlantique S.C.C. à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener Marine Atlantique S.C.C. à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

### **Rapport relatif à la conformité aux autorisations spécifiées**

#### *Opinion*

Nous avons effectué l'audit de la conformité aux autorisations spécifiées des opérations de Marine Atlantique S.C.C. dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers. Les autorisations spécifiées à l'égard desquelles l'audit de la conformité a été effectué sont les suivantes : la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.*, la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et ses règlements, les statuts et les règlements administratifs de Marine Atlantique S.C.C. ainsi que les instructions données en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

À notre avis, les opérations de Marine Atlantique S.C.C. dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont conformes, dans tous leurs aspects significatifs, aux autorisations spécifiées susmentionnées. De plus, conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre 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.

#### *Responsabilités de la direction à l'égard de la conformité aux autorisations spécifiées*

La direction est responsable de la conformité de Marine Atlantique S.C.C. aux autorisations spécifiées indiquées ci-dessus, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la conformité de Marine Atlantique S.C.C. à ces autorisations spécifiées.

*Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit de la conformité aux autorisations spécifiées*

Nos responsabilités d'audit comprennent la planification et la mise en œuvre de procédures visant la formulation d'une opinion d'audit et la délivrance d'un rapport sur la question de savoir si les opérations dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont en conformité avec les exigences spécifiées susmentionnées.

Pour le vérificateur général du Canada par intérim,



Heather McManaman, CPA, CA  
Directrice principale

Halifax, Canada  
Le 25 juin 2019

# ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

AU 31 MARS 2019 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2019	2018
<b>Actifs financiers</b>		
Trésorerie (note 4)	13 613 \$	13 875 \$
Débiteurs (note 13a))	7 390	9 792
Somme à recevoir du gouvernement du Canada (note 5)	13 404	21 100
Stocks destinés à la revente (note 6)	327	322
Dérivés (note 12)	2 514	3 401
Actif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	133 911	126 038
	171 159	174 528
<b>Passifs</b>		
Créditeurs et charges à payer (notes 7 et 13c))	30 158	39 146
Dérivés (notes 12 et 13c))	693	24
Revenus reportés	4 831	4 655
Somme à payer au gouvernement du Canada (note 5)	2 994	2 717
Charges à payer au titre des indemnités de vacances	6 319	6 336
Passif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	2 723	2 584
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constituées (note 9)	49 910	48 229
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (note 10)	11 341	11 382
	108 969	115 073
<b>Actifs financiers nets</b>	62 190	59 455
<b>Actifs non financiers</b>		
Immobilisations corporelles (note 11)	421 588	423 179
Stocks destinés à la consommation (note 6)	18 448	22 806
Charges payées d'avance	3 345	3 264
	443 381	449 249
<b>Excédent accumulé</b> (note 14)	505 571 \$	508 704 \$

Obligations contractuelles (note 16)  
Éventualités (notes 17 et 18)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Au nom du Conseil d'administration :



Administrateur



Administrateur

# ÉTAT DES RÉSULTATS

AU 31 MARS 2019 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2019		2018	
	Budget	Réel	Réel	
	(note 19)			
<b>Revenus</b>				
Produits des activités de transport	102 569 \$	96 568 \$	100 474 \$	
Produits du supplément pour le carburant	12 995	11 976	10 510	
Autres produits	115	254	584	
Gain réalisé sur dérivés	205	3 020	1 047	
	115 884	111 818	112 615	
<b>Charges</b>				
Salaires et avantages sociaux	93 824	92 129	92 784	
Droits d'affrètement	13 393	13 652	13 403	
Carburant	28 819	31 498	27 545	
Matériaux fournitures et services	30 734	24 667	28 116	
Réparations et entretien	13 435	8 676	10 336	
Assurance, loyers et services publics	8 204	7 411	7 405	
Frais de déplacement	2 500	1 659	1 891	
Frais administratifs	2 798	2 740	2 970	
Avantages sociaux futurs (notes 8, 9 et 10)	10 672	4 809	7 389	
Perte de change	-	31	108	
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	-	1 229	94	
Amortissement (note 11)	46 800	50 033	45 166	
	251 179	238 534	237 207	
Déficit avant le financement public	(135 295)	(126 716)	(124 592)	
<b>Financement public</b> (note 5)				
Exploitation	81 445	75 977	85 800	
Immobilisations corporelles	69 659	49 691	60 958	
	151 104	125 668	146 758	
Excédent (déficit) lié aux activités	15 809	(1 048)	22 166	
Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice	503 643	503 643	481 477	
<b>Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice</b> (note 14)	519 452 \$	502 595 \$	503 643 \$	

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## ÉTAT DES GAINS ET PERTES DE RÉÉVALUATION

AU 31 MARS 2019 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2019		2018	
<b>Gains (pertes) de réévaluation cumulés au début de l'exercice</b>	5 061	\$	(207)	\$
<b>Gains (pertes) de réévaluation survenus pendant l'exercice</b>				
(Perte) gain non réalisé sur devises	(529)		1 167	
Gain non réalisé sur dérivés	1 464		5 148	
<b>Montants reclassés dans l'état des résultats</b>				
(Gain) réalisé sur dérivés	(3 020)		(1 047)	
(Pertes) gains de réévaluation nets de l'exercice	(2 085)		5 268	
<b>Gains de réévaluation cumulés à la fin de l'exercice</b> (note 14)	2 976	\$	5 061	\$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## ÉTAT DE LA VARIATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS

AU 31 MARS 2019 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2019		2018	
	Budget	Réel	Réel	
	(note 19)			
<b>(Déficit) excédent lié aux activités</b>	15 809 \$	(1 048) \$	22 166	\$
<b>Variation due aux immobilisations corporelles</b>				
Acquisition d'immobilisations corporelles (note 11)	(69 659)	(49 691)	(60 958)	
Amortissement des immobilisations corporelles (note 11)	46 800	50 033	45 166	
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	-	1 229	94	
Produits de la cession d'immobilisations corporelles	-	20	43	
<b>Diminution (augmentation) des immobilisations corporelles</b>	(22 859)	1 591	(15 655)	
<b>Variation due aux autres actifs non financiers</b>				
Acquisition de stocks destinés à la consommation	(22 429)	(28 485)	(34 532)	
Utilisation de stocks destinés à la consommation	28 819	32 843	28 418	
Acquisition de charges payées d'avance	(13 393)	(19 217)	(19 317)	
Utilisation de charges payées d'avance	13 393	19 136	20 265	
<b>Diminution (augmentation) des autres actifs non financiers</b>	6 390	4 277	(5 166)	
(Perte) gains de réévaluation nets	-	(2 085)	5 268	
Augmentation des actifs financiers nets	(660)	2 735	6 613	
Actifs financiers nets au début de l'exercice	59 455	59 455	52 842	
<b>Actifs financiers nets à la fin de l'exercice</b>	58 795 \$	62 190 \$	59 455	\$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

AU 31 MARS 2019 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2019		2018	
<b>Activités de fonctionnement</b>				
Rentrées de fonds — clients	109 079	\$	110 132	\$
Rentrées de fonds — autres produits	254		146	
Financement public — exploitation	76 654		80 872	
Financement public — immobilisations	56 987		62 711	
Sorties de fonds — fournisseurs	(80 888)		(88 016)	
Sorties de fonds — employés	(93 948)		(91 986)	
Sorties de fonds — avantages sociaux futurs	(10 904)		(11 427)	
	57 234		62 432	
<b>Activités d'investissement en immobilisations</b>				
Acquisition d'immobilisations corporelles	(56 987)		(62 711)	
Produits de la cession d'immobilisations corporelles	20		43	
	(56 967)		(62 668)	
Effet des variations des cours de change sur la trésorerie	(529)		1 167	
(Diminution) augmentation nette de la trésorerie	(262)		931	
Trésorerie au début de l'exercice	13 875		12 944	
<b>Trésorerie à la fin de l'exercice</b>	13 613	\$	13 875	\$
La trésorerie comprend :				
Trésorerie affectée	9 334	\$	9 873	\$
Trésorerie non affectée	4 279		4 002	
	13 613	\$	13 875	\$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## 1. NATURE DE L'EXPLOITATION ET AUTORISATION

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

- (a) La Société doit s'assurer que son régime de retraite prévoit :
  - i) 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 pour tous les participants d'ici au 31 décembre 2017;
  - ii) à partir du 1er janvier 2015, pour les nouveaux employés, que 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.
- (b) La Société doit exposer ses stratégies de mise en œuvre des engagements énoncés au paragraphe a) dans son prochain plan d'entreprise et dans chacun de ses plans d'entreprise ultérieurs jusqu'à ce que ceux-ci aient été entièrement mis en œuvre.

Les taux de cotisation des employés ont été ajustés progressivement pour respecter le ratio de partage des coûts de 50:50 visé pour le service courant au plus tard le 1er janvier 2017. Depuis, le ratio de partage des coûts est examiné tous les ans lors de l'évaluation actuarielle réalisée. En date du 31 décembre 2018, le ratio était de 48:52 entre les salariés et la Société. Les cotisations des salariés ont donc été ajustées à compter du 1er janvier 2019 pour ramener le ratio à 50:50. La Société a modifié ses politiques de sorte que l'âge normal de la retraite pour les employés embauchés après le 1er janvier 2015 soit relevé à 65 ans.

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 ses politiques et procédures existantes le 1er juillet 2016 pour se conformer aux instructions données.

## 2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPATIBLES

### 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'acquérir des immobilisations corporelles. Le financement public reçu est comptabilisé dans les 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 des actifs et doit alors verser le produit net de la vente 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 et 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 dérivés, 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 dérivés. 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 moindre du coût historique ou du coût de remplacement.

#### 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 %	à	10 %
Installations côtières	2,5 %	à	5 %
Matériel	10 %	à	25 %
Améliorations locatives	Durée du contrat de location ou durée de vie utile de l'actif		

Lorsque la conjoncture indique qu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de la Société de fournir des biens et des

services, la valeur de l'immobilisation est ramenée à sa valeur résiduelle, le cas échéant. Il ne peut y avoir de reprise sur réduction de valeur.

## **f) Avantages sociaux futurs**

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

### **AVANTAGES DE RETRAITE**

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

La Société offre, par l'entremise d'un fiduciaire, un régime de retraite agréé à prestations déterminées qui couvre la quasi-totalité de ses salariés, un régime de retraite supplémentaire non capitalisé à l'intention des cadres supérieurs embauchés avant le 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 à la 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, déduction faite 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 9,6 ans (9,8 ans en 2018). L'espérance de vie moyenne estimative des participants à l'ancien régime de retraite supplémentaire est de 14,1 ans (14,7 ans en 2018).

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

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

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

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

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants aux régimes d'avantages complémentaires de retraite est de 11,0 ans (11,0 ans en 2018). Les ajustements apportés en raison de modifications des régimes, déduction faite des gains ou pertes actuariels non amortis concernant les services rendus par les salariés au cours de l'exercice précédent, sont comptabilisés dans l'état des résultats de la période au cours de laquelle la modification a été apportée.

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

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

## **AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI**

### **i) Passif au titre des indemnités pour accidents du 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 2018).

### **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 de congés de 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 les services ont été rendus, 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.

#### **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.

#### **l) Actifs éventuels**

Les actifs éventuels sont des actifs potentiels qui résultent de situations incertaines, qui seront dénouées par un événement futur déterminant. L'existence d'un actif éventuel est mentionnée dans les notes complémentaires s'il est probable que l'événement futur déterminant se produira. Si l'événement futur déterminant est improbable ou s'il est impossible de déterminer s'il se produira, aucun actif éventuel n'est présenté dans les notes complémentaires.

#### **m) 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. ADOPTION DE NOUVELLES NORMES COMPTABLES

En août 2018, le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) a publié la norme comptable SP 3280, « Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations », qui établit des principes sur la façon de comptabiliser et de présenter des obligations juridiques liées à la mise hors service d'immobilisations corporelles. Une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation est comptabilisée lorsque les quatre conditions suivantes sont réunies :

- il existe une obligation juridique qui oblige l'entité à engager des coûts de mise hors service relativement à une immobilisation corporelle;
- l'opération ou l'événement passé à l'origine du passif est survenu;
- il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés;
- il est possible de procéder à une estimation raisonnable du montant en cause.

Cette norme s'applique obligatoirement aux exercices ouverts à compter du 1er avril 2021 et son adoption anticipée est autorisée. La Société n'a pas adopté cette norme de manière anticipée. Elle s'emploie actuellement à évaluer l'incidence de la norme sur les états financiers. Pour l'instant, l'incidence n'est donc pas connue.

### 4. TRÉSORERIE

Les liquidités incluent des liquidités soumises à restrictions constituées d'espèces libellées en euros conservées dans un compte de garantie bloquée dans une banque allemande à titre de sécurité pour l'affrètement de l'Atlantic Vision, un traversier destiné aux passagers et au fret. Le solde total libellé en euros est de 6 222 € (6 722 € en 2018); ce qui représente 9 334 dollars canadiens au 31 mars 2019 (9 873 \$ en 2018). Ces sommes doivent être remises aux propriétaires du traversier en cas de violation à l'entente d'affrètement par la société.

Un amendement à l'entente d'affrètement a été signé pour une période d'un an à compter du 15 novembre 2019 avec une année en option. Cet amendement porte sur la réduction du dépôt de garantie requis de 6 222 € à 4 500 € à compter du 1er avril 2019.

### 5. 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.

	2019	2018
Somme à payer au gouvernement du Canada au début de l'exercice	2 717 \$	2 792 \$
Somme (à recevoir) du gouvernement du Canada au début de l'exercice	(21 100)	(18 000)
Crédits parlementaires reçus au cours de l'exercice	133 641	143 583
Comptabilisés au cours de l'exercice :		
Financement public - exploitation	(75 977)	(85 800)
Financement public - immobilisations	(49 691)	(60 958)
Excédent (déficit) - financement public	7 973	(3 175)
Somme (à recevoir) du gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	(13 404)	(21 100)
Somme à payer au gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	2 994 \$	2 717 \$

## 6. STOCKS

	2019	2018
<b>Stocks destinés à la consommation</b>		
Stock de carburant	10 649 \$	15 771 \$
Pièces de rechange des navires - sur les navires	4 451	3 853
Pièces de rechange des navires - à terre	3 348	3 182
	18 448	22 806
<b>Stocks destinés à la revente</b>		
Stock de restauration	327	322
<b>Total des stocks</b>	18 775 \$	23 128 \$

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019, le montant des stocks passé en charges au cours de l'exercice s'élève à 35 323 \$ (31 264 \$ en 2018). Au cours de l'exercice, la Société a constaté une réduction de valeur de 638 \$ (435 \$ en 2018) au titre des stocks.

## 7. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2019	2018
Créditeurs	19 232 \$	21 338 \$
Charges à payer	3 283	9 452
Salaires et avantages à payer	6 158	6 832
Sommes à remettre à l'État	1 485	1 524
Créditeur et charges à payer	30 158 \$	39 146 \$

Les sommes dues à d'autres organisations publiques se chiffrent à 202 \$ (180 \$ en 2018). Elles sont payables à vue et ne portent pas intérêt.

## 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 2018 pour l'exercice clos le 31 mars 2019 et du 31 décembre 2017 pour l'exercice clos le 31 mars 2018). L'évaluation actuarielle la plus récente aux fins de capitalisation est en date du 31 décembre 2017 et elle a été effectuée en 2018.

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

	2019		2018	
<b>Obligation au titre des prestations constituées</b>				
Solde d'ouverture	698 979	\$	690 076	\$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	7 879		6 867	
Cotisations - salariés	7 535		7 076	
Intérêts débiteurs	26 434		26 244	
Prestations versées	(35 929)		(35 509)	
(Gain) perte actuariel	(19 271)		4 225	
Solde de clôture	685 627	\$	698 979	\$
<b>Valeur liée au marché des actifs du régime</b>				
Solde d'ouverture	834 946	\$	796 658	\$
Rendement des actifs du régime	33 357		59 141	
Cotisations - employeur	8 642		7 580	
Cotisations - salariés	7 535		7 076	
Prestations versées	(35 929)		(35 509)	
Solde de clôture	848 551	\$	834 946	\$

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

	2019		2018	
	RÉGIME DE RETRAITE AGRÉÉ	RÉGIMES DE RETRAITE SUPPLÉMENTAIRES	RÉGIME DE RETRAITE AGRÉÉ	RÉGIMES DE RETRAITE SUPPLÉMENTAIRES
Actif au titre du régime de retraite (valeur liée au marché)	848 551	\$ -	834 946	\$ -
Obligations au titre du régime de retraite (valeur actuarielle)	682 348	3 279	695 800	3 179
Excédent (déficit) à la fin de l'exercice	166 203	(3 279)	139 146	(3 179)
(Gains) pertes actuariels nets non amortis	(34 301)	517	(15 248)	557
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	2 009	39	2 140	38
Actif (passif) au titre des prestations de retraite constituées	133 911	\$ (2 723)	126 038	\$ (2 584)

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

	2019				2018			
	RÉGIME DE RETRAITE AGRÉÉ		RÉGIMES DE RETRAITE SUPPLÉMENTAIRES		RÉGIME DE RETRAITE AGRÉÉ		RÉGIMES DE RETRAITE SUPPLÉMENTAIRES	
Cotisations								
Employeur	8 356	\$	156	\$	8 478	\$	156	\$
Salariés	7 535		-		7 076		-	
Total	15 891	\$	156	\$	15 554	\$	156	\$
Prestations versées	35 773	\$	156	\$	35 353	\$	156	\$

Composantes du coût découlant des régimes de retraite :

	2019				2018			
	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	15 266	\$	149	\$	13 791	\$	152	\$
Amortissement des pertes actuarielles nettes	(30)		74		2 236		75	
Cotisations - salariés	(7 535)		-		(7 076)		-	
Charge au titre des prestations de retraite	7 701		223		8 951		227	
Intérêts sur les obligations au titre du régime de retraite	26 362		72		26 173		71	
Rendement prévu des actifs du régime	(33 581)		-		(32 129)		-	
Charge (revenu) d'intérêt au titre des prestations de retraite	(7 219)		72		(5 956)		71	
Coût des régimes de retraite	482	\$	295	\$	2 995	\$	298	\$

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 excédant 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 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 2018, soit la date d'évaluation aux fins de l'établissement des états financiers de l'exercice clos le 31 mars 2019, les actifs du régime étaient composés à 25 % de titres de créance, à 20 % d'actions et à 50 % de rentes (19 %, 27 % et 52 % respectivement, en 2018).

La valeur de marché des actifs du régime s'élève à 425 589 \$ (420 900 \$ en 2018). De plus, la valeur déterminée selon l'évaluation actuarielle des contrats de rentes sans rachat des engagements se chiffre à 420 007 \$ (452 761 \$ en 2018). Le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur du marché était de (6 313 \$) ou (1,5 %) (45 211 \$ ou 12 % en 2018) et le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur liée au marché était de 33 357 \$ ou 4 % (59 141 \$ ou 7,4 % en 2018).

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 14 810 \$ (27 888 \$ en 2018); gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées dans le cadre du régime de retraite agréé de 19 306 \$ (4 425 \$ en 2018); perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées relatives aux régimes de retraite supplémentaires de 35 \$ (gain actuariel de 200 \$ en 2018).

Les hypothèses utilisées sont les suivantes :

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
<b>Obligations au titre des régimes de retraite</b>		
Taux d'actualisation – régime agréé	5,40 %	5,30 %
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	2,15 %	2,20 %
Taux de croissance de la rémunération	3,50 %	3,50 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
<b>Coût des régimes de retraite</b>		
Taux d'actualisation – régime agréé	5,30 %	5,50 %
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	2,20 %	2,20 %
Taux de rendement prévu des actifs	5,30 %	5,50 %
Taux de croissance de la rémunération	3,50 %	3,50 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %

## 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 hypothèses de la direction. Une évaluation actuarielle a été effectuée en date du 31 décembre 2016 pour les exercices clos le 31 mars 2019 et le 31 mars 2018.

Une charge de 2 127 \$ (1 990 \$ en 2018) 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 :

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Obligation au titre des avantages complémentaires de retraite constitués (valeur actuarielle)	(40 337) \$	(40 926) \$
(Gain) actuariel net non amorti	(9 658)	(7 424)
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	85	121
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués	(49 910) \$	(48 229) \$

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

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Cotisations de l'employeur	446 \$	467 \$
Prestations versées	446 \$	467 \$

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

	2019	2018
Calcul du coût des avantages complémentaires de retraite de l'exercice :		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	2 007 \$	1 915 \$
Intérêts sur les obligations	937	887
Amortissement des (gains) actuariels nets	(817)	(812)
Coût des avantages complémentaires de retraite	2 127 \$	1 990 \$

Les hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2019	2018
<b>Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite</b>		
Taux d'actualisation	2,15 %	2,20 %
Taux de croissance de la rémunération	3,50 %	3,50 %
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	4,90 %	5,60 %
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,00 %	4,50 %
Année où l'on prévoit atteindre le taux cible	2040	2032
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
<b>Coût des avantages complémentaires de retraite</b>		
Taux d'actualisation	2,20 %	2,20 %
Taux de croissance de la rémunération	3,50 %	3,50 %
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	5,60 %	5,60 %
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,50 %	4,50 %
Année où l'on prévoit atteindre le taux cible	2032	2032
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %

## 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. La plus récente évaluation actuarielle des indemnités pour accidents de travail aux fins de la comptabilité a été effectuée en date du 31 décembre 2017 et ses résultats ont été actualisés par extrapolation à la date d'évaluation, soit en date du 31 décembre 2018. 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 2018.

Une charge de 1 905 \$ (2a 106 \$ en 2018) 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 :

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi (valeur actuarielle)	(15 551) \$	(14 256) \$
Pertes actuarielles nettes non amorties	3 510	2 264
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	700	610
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués	(11 341) \$	(11 382) \$

Résumé des prestations versées au cours de l'exercice :

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Prestations versées	1 946 \$	2 326 \$

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

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Calcul du coût des avantages postérieurs à l'emploi de l'exercice :		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 181 \$	1 362 \$
Intérêts sur les obligations	320	334
Amortissement des pertes actuarielles nettes	404	410
Coût des avantages postérieurs à l'emploi	1 905 \$	2 106 \$

Les hypothèses utilisées sont les suivantes :

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
<b>Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi</b>		
Taux d'actualisation	2,15 %	2,20 %
Taux de croissance de la rémunération moyenne dans l'industrie	3,00 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Taux de croissance du coût des soins de santé	4,00 %	5,00 %
<b>Coût des avantages postérieurs à l'emploi</b>		
Taux d'actualisation	2,20 %	2,20 %
Taux de croissance de la rémunération moyenne dans l'industrie	3,00 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Taux de croissance du coût des soins de santé	5,00 %	5,00 %

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019, la Société a versé à la Commission d'indemnisation des accidents du travail de la Nouvelle-Écosse des primes de 495 \$ (519 \$ en 2018) 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

### 2019 - Coût

	SOLDE D'OUVERTURE	ACQUISITIONS	TRANSFERTS	CESSIONS	SOLDE DE CLÔTURE
Navires	390 146 \$	4 659 \$	13 504 \$	(292) \$	408 017 \$
Installations côtières	192 438	5 464	24 480	(2 408)	219 974
Améliorations locatives	35 036	347	1 660	-	37 043
Matériel	37 047	62	12 428	(380)	49 157
Travaux en cours	75 260	39 159	(52 072)	-	62 347
	729 927 \$	49 691 \$	- \$	(3 080) \$	776 538 \$

### 2019 - Amortissement cumulé

	SOLDE D'OUVERTURE	CHARGE D'AMORTISSEMENT	CESSIONS	SOLDE DE CLÔTURE
Navires	177 112 \$	28 926 \$	(233) \$	205 805 \$
Installations côtières	76 644	9 492	(1 236)	84 900
Améliorations locatives	31 256	5 332	-	36 588
Matériel	21 736	6 283	(362)	27 657
	306 748 \$	50 033 \$	(1 831) \$	354 950 \$

### 2018 - Coût

	SOLDE D'OUVERTURE	ACQUISITIONS	TRANSFERTS	CESSIONS	SOLDE DE CLÔTURE
Navires	384 849 \$	616 \$	4 715 \$	(34) \$	390 146 \$
Installations côtières	190 275	76	3 156	(1 069)	192 438
Améliorations locatives	26 689	2 546	5 801	-	35 036
Matériel	33 456	991	4 823	(2 223)	37 047
Travaux en cours	37 026	56 729	(18 495)	-	75 260
	672 295 \$	60 958 \$	- \$	(3 326) \$	729 927 \$

### 2018 - Amortissement cumulé

	SOLDE D'OUVERTURE	CHARGE D'AMORTISSEMENT	CESSIONS	SOLDE DE CLÔTURE
Navires	150 727 \$	26 418 \$	(33) \$	177 112 \$
Installations côtières	69 601	8 112	(1 069)	76 644
Améliorations locatives	23 794	7 462	-	31 256
Matériel	20 649	3 174	(2 087)	21 736
	264 771 \$	45 166 \$	(3 189) \$	306 748 \$

	VALEUR COMPTABLE NETTE 2019		VALEUR COMPTABLE NETTE 2018	
Navires	202 212	\$	213 034	\$
Installations côtières	135 074		115 794	
Améliorations locatives	455		3 780	
Matériel	21 500		15 311	
Travaux en cours	62 347		75 260	
	421 588	\$	423 179	\$

## 12. INSTRUMENTS FINANCIERS

### a) Classement des instruments financiers

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

	2019		2018	
	JUSTE VALEUR	COÛT	JUSTE VALEUR	COÛT
<b>Actifs financiers</b>				
Trésorerie	- \$	13 613 \$	- \$	13 875 \$
Débiteurs	-	7 390	-	9 792
Dérivés	2 514	-	3 401	-
	2 514 \$	21 003 \$	3 401 \$	23 667 \$
<b>Passifs financiers</b>				
Créditeurs et charges à payer autres que les sommes à remettre à l'État	- \$	28 673 \$	- \$	37 622 \$
Dérivés	693	-	24	-
	693 \$	28 673 \$	24 \$	37 622 \$

### 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 2019, 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*.

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

	2019				2018	
	PÉRIODE (NOTE 1)	PRIX FIXE PAR UNITÉ (NOTE 2)	QUANTITÉ NOMINALE (NOTE 3)	JUSTE VALEUR	JUSTE VALEUR	
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2019	-	-	- \$	1 336	\$
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2020	1,9418 - 2,5469	5 292	2 059	1 234	
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2021	2,4020 - 2,4708	2 142	455	110	
Swap - Pétrole brut - mazout lourd n° 6 à 1 %	2019	-	-	-	415	
				2 514 \$	3 095	\$

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 %.

	2019				2018	
	PÉRIODE (NOTE 1)	TAUX DE CHANGE À TERME CA / EURO	QUANTITÉ NOMINALE (EUROS)	JUSTE VALEUR	JUSTE VALEUR	
Contrats de change à terme	2019	-	-	- \$	306	\$
				- \$	306	\$

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 :

	2019				2018	
	PÉRIODE (NOTE 1)	PRIX FIXE PAR UNITÉ (NOTE 2)	QUANTITÉ NOMINALE (NOTE 3)	JUSTE VALEUR	JUSTE VALEUR	
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2020	2,7388 - 3,1275	1 344	(375) \$	-	\$
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2021	2,6340 - 2,7918	2 184	(121)	-	
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2022	2,5990 - 2,7576	1 974	(136)	-	
Swap - Pétrole brut - mazout lourd n° 6 à 1 %	2019	-	-	-	(1)	
				(632) \$	(1)	\$

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 %.

	2019				2018	
	PÉRIODE (NOTE 1)	TAUX DE CHANGE À TERME CA/EURO	QUANTITÉ NOMINALE (EUROS)	JUSTE VALEUR	JUSTE VALEUR	
Contrats de change à terme 2019	2019	-	-	- \$	(23)	\$
Contrats de change à terme 2020	2020	1 5244 - 1 5464	2 266	(61)	-	
				(61) \$	(23)	\$

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 identifier 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 la gouvernance d'entreprise, de la gestion du risque et de la stratégie 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 ba2, la cote Baa2 sur sa dette à long terme garantie et la cote P-2 sur sa dette à court terme non garantie au 31 mars 2019.

#### Débiteurs

Les débiteurs de la Société totalisaient 7 390 \$ au 31 mars 2019 (9 792 \$ en 2018). Ils se composent de créances clients d'une valeur de 4 263 \$ (4 368 \$ en 2018) et d'autres débiteurs s'élevant à 3 127 \$ (5 424 \$ en 2018), dont un montant de 0 \$ (2 432 \$ en 2018) 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 52 % des créances clients (cinq clients

représentaient 58 % des créances clients en 2018). La Société estime qu'aucun risque de crédit important n'est lié aux débiteurs.

Au 31 mars 2019, environ 0,7 % (1,6 % en 2018) des créances clients étaient exigibles depuis plus de 30 jours, alors que 99,3 % (98,4 % en 2018) 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 41 \$ au 31 mars 2019 (66 \$ en 2018). 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 :

	<b>2019</b>	<b>2018</b>
À court terme	3 892 \$	3 629 \$
Exigibles depuis 1 à 30 jours	381	733
Exigibles depuis 31 à 120 jours	5	
Exigibles depuis 121 jours	26	72
	4 304	4 434
Moins la provision pour créances douteuses	(41)	(66)
Montant net des créances clients	4 263 \$	4 368 \$

#### **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 a acheté des contrats de change à terme pour 50 % du montant des paiements de location mensuels. La Société a réduit l'exposition au risque de change, car les paiements de location ont été couverts en partie. 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 2019 aurait fait augmenter de 2 003 \$ les actifs au titre des contrats dérivés sur le pétrole brut et fait diminuer les passifs à ce titre de 1 445 \$; 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 2019 aurait fait diminuer de 1 951 \$ les actifs au titre des contrats dérivés sur le pétrole brut et fait augmenter de 1 452 \$ 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 banque de la société a émis une lettre de crédit irrévocable au nom de la Commission de la sante, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents du travail du Nouveau-Brunswick pour garantir le paiement de dettes futures d'une somme de 4 200 \$ (4 200 \$ en 2018) pour une période indéterminée. La Société reçoit l'approbation du ministre des Finances pour la signature de la lettre de crédit sur une base annuelle.

La valeur comptable des créiteurs et charges à payer, autres que les sommes à remettre à l'État, et des passifs financiers dérivés représente l'exposition de la Société au risque de liquidité. La valeur comptable des créiteurs et charges à payer s'élevait à 28 673 \$ (37 622 \$ en 2018). La valeur comptable des créiteurs au 31 mars 2019 s'élevait à 19 232 \$ (21 338 \$ en 2018) et tous sont exigibles dans un délai de 60 jours. Les charges à payer de la Société avaient une valeur comptable de 9 441 \$ au 31 mars 2019 (16 284 \$ en 2018).

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

2019						
	MOINS DE 3 MOIS	3 À 6 MOIS	6 MOIS À 1 AN	1 À 3 ANS	TOTAL	
Créiteurs et charges à payer	28 673 \$	-	-	-	28 673	\$
Passifs financiers dérivés	16 \$	276	143	258	693	\$

2018						
	MOINS DE 3 MOIS	3 À 6 MOIS	6 MOIS À 1 AN	1 À 3 ANS	TOTAL	
Créiteurs et charges à payer	37 622 \$	-	-	-	37 622	\$
Passifs financiers dérivés	7 \$	16	1	-	24	\$

## 14. EXCÉDENT ACCUMULÉ

L'excédent accumulé se compose de ce qui suit :

	2019	2018
Excédent accumulé lié aux activités	502 595 \$	503 643 \$
Gains de réévaluation cumulés	2 976	5 061
Excédent accumulé	505 571 \$	508 704 \$

L'excédent accumulé lié aux activités comprend un montant de 258 530 \$ (258 530 \$ en 2018) 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 2019, (517 061 000) actions (517 061 000 actions en 2018) à 0,50 \$ l'unité (0,50 \$ l'unité en 2018) 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. Les apparentés comprennent aussi les principaux dirigeants qui ont le pouvoir et la responsabilité de planifier, de diriger et de contrôler les activités de la Société. Les principaux dirigeants comprennent notamment les membres de la haute direction et du Conseil d'administration et leurs proches parents.

La Société 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 1 697 \$ (1 572 \$ en 2018) avec d'autres parties apparentées, qui sont comptabilisées dans les créiteurs comme l'explique la note 7. En outre, le gouvernement du Canada finance la Société, comme cela est précisé dans les notes complémentaires 2a) et 5. 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 2019 est de 6 271 \$ (5 238 \$ en 2018).
- b) La Société loue certaines installations et du matériel. Elle a aussi signé une entente d'affrètement pour l'Atlantic Vision. Les paiements futurs minimums exigibles annuellement au titre de la location s'établissent ainsi :

	AFFRÈTEMENT	AUTRE	TOTAL
2019-2020	14 650 \$	173 \$	14 823 \$
2020-2021	10 406	-	10 406
	25 056 \$	173 \$	25 229 \$

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.

## 17. PASSIFS ÉVENTUELS

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 2019, il n'y a aucune réclamation contre la Société pour laquelle il est probable que l'événement futur déterminant se produise. Aucun montant n'a donc été comptabilisé dans les états financiers à ce titre. Par ailleurs, il y a des réclamations supplémentaires estimées à 50 \$ (100 \$ en 2018) 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.

Aux termes de la loi de Terre-Neuve-et-Labrador intitulée *Revenue Administration Act* (la « RAA »), la Société peut être assujettie à la taxe sur le carburant et avoir droit à des remboursements de cette taxe correspondants pour des achats de combustible de soute faits entre 2002 et 2018. Au cours de cette période, la Société n'avait cependant pas obtenu, par écrit, les autorisations d'exemption de la taxe sur le carburant, prévues dans la RAA, pour ses achats de combustible de soute. Les fournisseurs de combustible de soute de la Société n'ont pas facturé ni perçu la taxe sur le carburant pendant cette période.

La Société a fait savoir à la division de l'administration fiscale (Tax Administration Division) du ministère des Finances de la province de Terre-Neuve-et-Labrador que la taxe sur le carburant n'avait pas été prélevée sur les achats de combustible de soute qu'elle avait faits au cours de la période visée. L'ampleur de tout cas de non-conformité durant cette période et ses conséquences dépendent de la vérification effectuée par le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador et les résultats de cette vérification ne sont pas actuellement connus. Il n'y a donc aucune information communiquée à ce sujet, car cela pourrait nuire aux résultats. De plus, il n'est pas possible d'estimer le montant du passif au titre de la taxe sur le carburant, le cas échéant, ou de tout remboursement de la taxe sur le carburant applicable à ces achats antérieurs.

La Société collabore actuellement avec les autorités provinciales pour régler cette question et elle transmettra une présentation officielle à la province expliquant qu'un décret de remise est approprié compte tenu des circonstances et du fait que la Société a le droit de réclamer un remboursement complet de toute taxe payable aux termes de la RAA et qu'elle aurait dû verser à la suite d'un avis de cotisations établi selon cette loi.

## 18. ACTIFS ÉVENTUELS

---

La Société a interjeté appel de deux décisions devant la Cour canadienne de l'impôt en vertu de la *Loi sur la taxe d'accise* concernant des crédits de taxe sur les intrants demandés pendant les périodes auditées allant de janvier 2006 à janvier 2012. La Société a déterminé qu'il était probable qu'elle reçoive un crédit net de 6 600 \$ (6 600 \$ en 2018) pour cette période et un autre crédit de taxe sur les intrants de 3 543 \$ (2 700 \$ en 2018) pour la période de déclaration subséquente se terminant le 31 mars 2019.

La Société poursuit en justice un entrepreneur pour des frais supplémentaires engagés pendant un projet. Les tribunaux ont donné raison à la Société en février 2018 et lui ont octroyé 1 500 \$. L'entrepreneur a interjeté appel de la décision, mais la Société a déterminé qu'il était probable qu'elle reçoive 1 500 \$.

## 19. 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.