



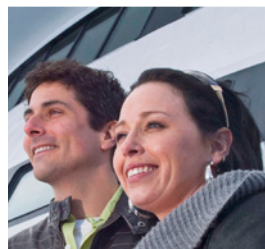
Marine Atlantic
Marine Atlantique

RAPPORT ANNUEL 2019-20





Faits saillants de 2019-20



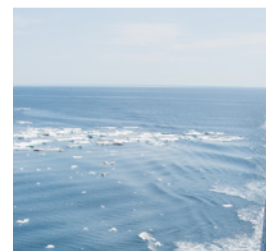
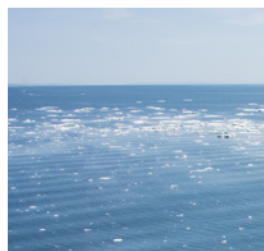
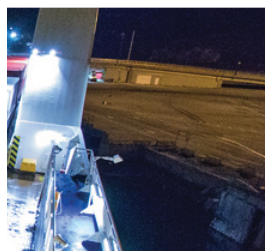
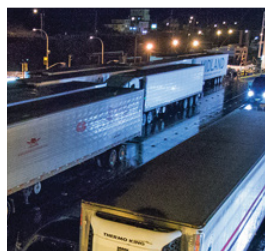
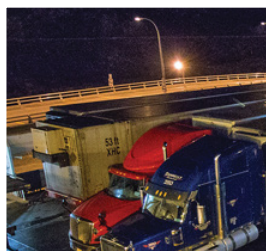
NOMBRE DE
TRAVERSÉES
1 632



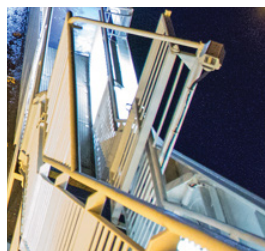
PASSAGERS
311 499



VÉHICULES PASSAGERS
120 426



VÉHICULES
COMMERCIAUX
82 194




PONCTUALITÉ
(À L'EXCLUSION
DES RETARDS DUS
AUX CONDITIONS
MÉTÉOROLOGIQUES)
91,8 %



TABLE DES MATIÈRES

FAITS SAILLANTS DE 2019-20	3
MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	6
MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION	7
NOTRE RÔLE ET NOTRE SERVICE.	8
NOS VALEURS	9
NOS ACTIVITÉS.	10
NOTRE FLOTTE DE NAVIRES	13
LE SOUTIEN ET LA CÉLÉBRATION DE NOTRE CULTURE DE DIVERSITÉ, D'INCLUSION ET DE RESPECT	14





RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE	17
SÉCURITÉ, SÛRETÉ ET ENVIRONNEMENT	18
RENOUVELER NOTRE FLOTTE, L'INFRASTRUCTURE ET LA FAÇON DONT NOUS MENONS NOS ACTIVITÉS	22
AMÉLIORATION POUR NOS CLIENTS	28
UNE ÉQUIPE FORTE ET TALENTUEUSE	33
FIER DE SOUTENIR NOS COMMUNAUTÉS.	37
REGARD VERS L'ANNÉE À VENIR	43
GOVERNANCE	44
MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DES COMITÉS.	45
APERÇU FINANCIER	47
ÉTATS FINANCIERS.	52

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU

Conseil d'administration

Les 12 derniers mois ont apporté un certain nombre d'excellentes possibilités et de réalisations pour Marine Atlantique ainsi que des défis alors que nous avons été confrontés à la réalité du virus de la COVID-19 près de la fin de l'exercice et à ses répercussions sur l'industrie des transports et notre service. Plus que tout, je voudrais profiter de cette occasion pour souligner et remercier nos employés de première ligne pour leur travail acharné, leur engagement et leur dévouement. Leurs efforts nous ont permis d'apporter les changements nécessaires pour protéger les personnes, notre service et la chaîne d'approvisionnement au cours de l'une des périodes les plus difficiles de notre histoire récente. Ces personnes courageuses et dévouées ont assuré le transport efficace de marchandises vitales en ce moment de grande incertitude. Je vous remercie de votre engagement; vos efforts font foi de nos valeurs d'entreprise.

J'aimerais également remercier notre ancien président du Conseil d'administration, Kristopher Parsons, qui a fait preuve d'un grand leadership au cours de son mandat. En tant que membre du Conseil d'administration qui a travaillé en étroite collaboration avec Kristopher, je peux dire que son expérience et ses connaissances ont été d'une importance capitale alors que nous nous efforçons de rehausser encore davantage le service que nous offrons à nos clients. Je tiens également à souhaiter la bienvenue à Murray Hupman en tant que notre nouveau président et chef de la direction et je remercie notre ancien président et chef de la direction, Don Barnes, pour son travail acharné. Don a repris son poste de vice-président de l'Expérience client dans lequel il s'affaire à rehausser l'ensemble du voyage des clients.

Nous avons entrepris d'importants travaux au cours de l'année relativement à nos priorités stratégiques.

Nous avons publié une demande de qualification pour un nouveau navire. Il s'agit là d'une annonce rendue possible par le financement du gouvernement fédéral alloué au budget de 2019. Nous continuons la planification d'un nouvel immeuble d'administration à Port aux Basques et nous nous préparons à apporter des améliorations au port de Port aux Basques en vue de renforcer la sécurité et l'efficacité opérationnelle. Je tiens à remercier le gouvernement du Canada de son soutien continu envers notre service et de sa collaboration avec notre organisation pour satisfaire les besoins de nos clients.

Nous avons lancé un nouveau programme de sécurité axé sur le comportement à l'échelle de l'entreprise qui vient améliorer notre programme de sécurité et qui s'inscrit dans notre stratégie d'entreprise de bâtir une solide culture de la sécurité, essentielle à notre succès. Nous apportons des changements à nos processus commerciaux et nous pouvons constater des résultats positifs de notre stratégie de diversité et d'intégration et nous préparons le déploiement de notre nouveau plan de gestion de l'environnement. Nous continuons également à mettre en œuvre les recommandations formulées par le Bureau du vérificateur général du Canada dans le cadre de l'examen spécial de 2018. Tous nos efforts sont guidés par l'accent que nous mettons sur l'accroissement de l'efficacité, la responsabilité financière pour les contribuables du Canada et l'abordabilité de notre service pour nos clients.

Le Conseil d'administration a fait preuve d'un niveau élevé d'engagement en entreprenant plusieurs initiatives de formation et de missions stratégiques; ce qui a entraîné une efficacité accrue de la gouvernance et de la surveillance. Nous avons également mis l'accent sur l'engagement des parties prenantes afin d'obtenir de



la rétroaction des groupes clés qui sont directement touchés par notre service et nous nous sommes fondés sur ces commentaires pour améliorer la prestation de notre service.

Nous reconnaissons que nous aurons encore des défis à relever dans les mois à venir, mais en travaillant ensemble, nous réussirons à surmonter ces défis. Le travail de Marine Atlantique ne s'arrêtera pas; nous continuerons de nous concentrer sur l'offre d'un environnement sain et sécuritaire pour les clients et les employés tout en maintenant notre service de traversier essentiel en vue de répondre aux besoins de tous nos clients et parties prenantes. À force de travail et de consultation, nous sommes convaincus que plusieurs changements positifs se profilent à l'horizon.

Je vous prie d'agréer mes salutations distinguées,

Gary O'Brien
Président suppléant/par intérim
du Conseil d'administration

MESSAGE DU PRÉSIDENT ET chef de la direction

Lorsqu'on accepte un nouveau poste, on s'attend toujours à avoir de nouvelles occasions stimulantes ainsi que des défis imprévus. Avec la planification et de la conception d'un nouveau navire pour notre service et les conséquences du virus de la COVID-19 à l'échelle mondiale, j'ai eu l'occasion de vivre ces deux expériences dès ma première année en tant que président et chef de la direction.

La pandémie de la COVID-19 a été très difficile. La première étape pour surmonter un tel défi est d'avoir une excellente équipe en place. Je suis très fier des efforts déployés par tous les employés de Marine Atlantique à bord de nos navires et à nos terminaux ainsi que le personnel de soutien qui nous ont aidés dans les coulisses à traverser les premières étapes de la pandémie de la COVID-19. Nos employés ont encore une fois démontré qu'ils sont de classe mondiale en réussissant à maintenir notre service de traversiers essentiel pour transporter les gens à la maison au cours d'une période de vulnérabilité et la chaîne d'approvisionnement régionale dans des circonstances particulièrement difficiles. Je tiens à exprimer mes sincères remerciements pour tous les efforts qu'ils déploient.

Malgré tous les changements ayant dû être apportés lors de la dernière partie de l'exercice, nous avons tout de même réalisé un nombre important de projets au cours des 12 derniers mois. La planification se poursuit alors que nous sommes à la recherche d'un partenaire pour la construction et la fourniture d'un nouveau navire roulier pour notre service. Nous avons apporté des améliorations à l'infrastructure telles que de nouvelles billetteries et la modernisation de quai à nos ports ainsi qu'à nos outils technologiques, dont un nouveau site Web et un nouveau système de paie. Nous avons aussi poursuivi le renouvellement de nos processus commerciaux et nous

avons mis en œuvre un réseau Wi-Fi public gratuit sur nos navires. Nous avons également lancé des campagnes de rabais dans le cadre de nos stratégies de prix. Toutes ces améliorations sont conçues pour rehausser l'expérience globale pour nos clients.

Nous sommes engagés à offrir un milieu de travail sain qui inclut une culture de diversité, d'inclusion et de respect. Nos initiatives relatives à la diversité et à l'inclusion ont mené à un recrutement d'employés provenant de groupes sous-représentés qui nous apportent une main-d'œuvre plus diversifiée et plus inclusive. Tout au long de l'année, nous avons continué les initiatives d'éducation visant à promouvoir un milieu de travail respectueux, nous avons pris des mesures significatives pour former la main-d'œuvre sur le harcèlement et la discrimination en milieu de travail et nous avons pris des mesures supplémentaires pour renforcer notre stratégie relative à la santé mentale. Nous avons également mis en œuvre de nouvelles initiatives de sécurité en vue de protéger davantage nos employés et nos clients et nous nous préparons à déployer notre nouveau système de gestion de l'environnement.

Le niveau des indicateurs de la satisfaction de nos clients, de la fiabilité et de la ponctualité du service continue de demeurer constamment élevé, faisant ainsi preuve de l'efficacité de nos investissements, des stratégies, des améliorations du service à la clientèle et des activités d'entretien préventif. Nous recevons une rétroaction essentielle qui contribue à favoriser nos processus de décision éclairée par une consultation permanente avec les clients et les parties prenantes ainsi que par la collaboration avec le gouvernement du Canada.

Notre équipe demeure solide et engagée alors que nous traversons un moment d'incertitude en raison de la COVID-19. Marine Atlantique dessert les habitants de



la région de façon efficace depuis plus de 120 ans et notre service est plus vital que jamais. Nos employés incarnent au quotidien nos valeurs d'entreprise par rapport à la sécurité, la diversité, le travail d'équipe, l'engagement, l'intégrité et l'excellence. J'ai hâte de continuer le travail avec toutes nos parties prenantes et de partager l'ensemble de nos réussites dans les années à venir alors que nous poursuivons nos efforts pour offrir un service de traversiers de qualité, fiable, durable et efficace à nos clients.

Sincères salutations,

Murray Hupman
Président et chef de la
direction



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 ».

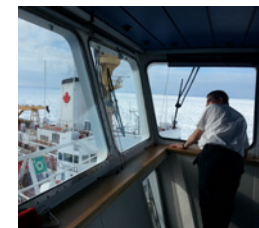
Notre rôle et notre service

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 et le reste du Canada.

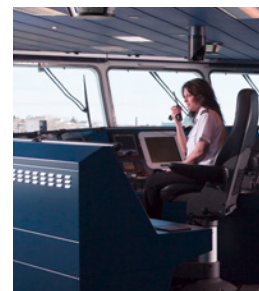
Marine Atlantique gère des terminaux à Port aux Basques et à Argientia à Terre-Neuve-et-Labrador ainsi qu'à North Sydney en Nouvelle-Écosse. Nous assurons des services de traversier sur deux liaisons : un service traversier quotidien de 96 milles marins maintenu à longueur d'année entre Port aux Basques et North Sydney et un service traversier saisonnier de 280 milles marins entre Argientia 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

Un système de transport essentiel et évolutif auquel les gens font confiance.



NOTRE MISSION

Offrir un service de traversier sûr, écologique et de qualité de manière fiable, courtoise et économique entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse.



Nos valeurs

SÉCURITÉ

La protection des gens, de la propriété et de l'environnement constitue notre priorité absolue

DIVERSITÉ

Tirer profit de nos différences conduit à de meilleurs rendements et nous aide à atteindre nos objectifs

TRAVAIL D'ÉQUIPE

Nous travaillons ensemble pour atteindre les meilleurs résultats pour l'organisation

ENGAGEMENT

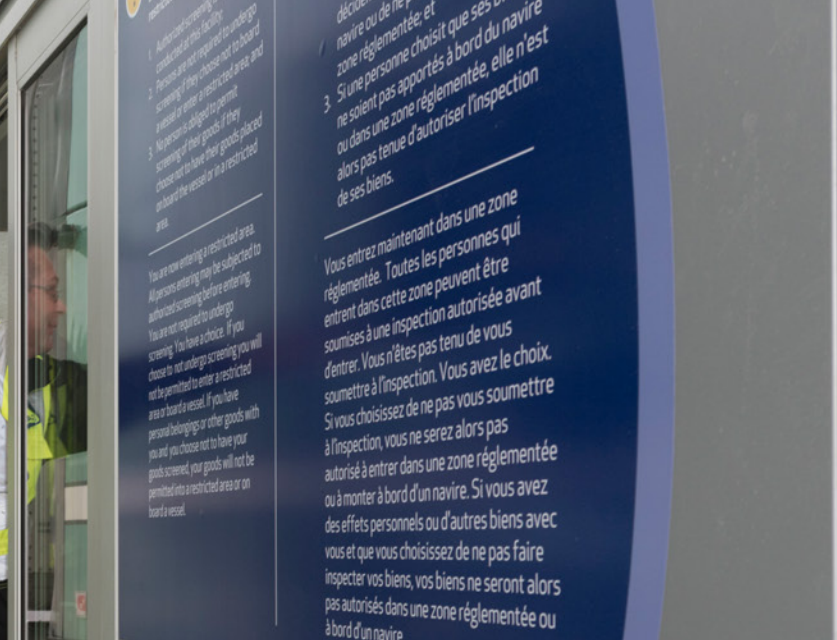
Nous sommes responsables de notre rendement et nous respectons nos engagements

INTÉGRITÉ

Nous disons ce que nous pensons, nous pensons ce que nous disons et nous faisons ce que nous disons

EXCELLENCE

Nous sommes fiers de fournir les meilleurs services possibles



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 d'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. L'industrie du camionnage commercial constitue une partie prenante importante représentant environ 70 % de l'ensemble de l'achalandage de véhicules et notre service est un élément clé de la chaîne d'approvisionnement régionale. En raison des exigences d'entreposage et de délais de livraison, nous transportons chaque jour des marchandises d'une importance vitale, dont des denrées périssables et des fournitures médicales. Les entreprises locales de Terre-Neuve comptent sur ce service pour maintenir leur chaîne d'approvisionnement à l'extérieur de l'île.

À titre de principal service de traversiers de véhicules à 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, jouant ainsi 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.



LE SAVIEZ-VOUS?

Marine Atlantique est régie par la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et le Code maritime international des marchandises dangereuses qui réglementent l'arrimage et la disposition du fret à bord des navires. Ces règlements sont constamment mis à jour en vue de fournir de nouvelles informations visant à accroître la sécurité.

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. L'environnement d'exploitation a une grande influence sur le service de traversiers. Au cours des dernières années, nous avons connu des systèmes de tempête plus graves et plus longs qui ont créé des conditions plus difficiles. 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 traversiers de Marine Atlantique démontre la nécessité de disposer de navires modernes, de cote 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 diverses 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.



Notre flotte de navires



Le Blue Puttees

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

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

L'ATLANTIC VISION

Lancé dans la flotte de Marine Atlantique en 2009, ce navire de 203 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. Affrété par la société, il dessert le service de traversiers Port-aux-Basques-North Sydney et la liaison saisonnière Argentic-North Sydney.



Le Leif Ericson

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^e 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.



LE SOUTIEN ET LA CÉLÉBRATION DE NOTRE CULTURE DE **diversité, d'inclusion et de respect**

Un élément clé de nos activités de cette année consistait à offrir un milieu de travail diversifié, inclusif, psychologiquement sain et respectueux. Nous créons un environnement dans lequel chacun se sent valorisé, en sécurité et inclus en mettant en œuvre des initiatives de recrutement pour des groupes visés par l'équité en matière d'emploi, la poursuite des investissements dans l'éducation et la formation ainsi que des activités de communication et de sensibilisation. Nos activités liées à la diversité et à l'inclusion renforceront 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.

NOTRE PLAN DE DIVERSITÉ :

1. Créer un milieu de travail sécuritaire sur le plan psychologique libre d'intimidation, de harcèlement et de toutes les formes de comportement irrespectueux;
2. Concevoir des initiatives de diversité et d'inclusion dans le milieu de travail qui permettent l'élaboration d'un plan visant à favoriser la diversité et l'inclusion dans notre main-d'œuvre, nous aidant à apporter des contributions positives à l'inclusion sociale et à inciter la participation de la main-d'œuvre;
3. Créer des politiques et des programmes qui contribuent à l'égalité entre les sexes dans le milieu de travail, où la mise en application de mesures flexibles en milieu de travail permettent autant aux femmes qu'aux hommes de concilier leurs responsabilités familiales et professionnelles et l'équilibre entre les sexes appuie la prise de décisions commerciales, le mérite et le rendement;
4. Créer un milieu de travail équitable, sécuritaire et inclusif pour les personnes LGBTQ2+ et de toutes les personnes indépendamment de leur orientation, l'identité/expression sexuelles ou l'intersexualité;
5. Créer un milieu de travail équitable, sécuritaire et inclusif pour les personnes handicapées;
6. Créer un milieu de travail équitable, sécuritaire et inclusif pour les minorités visibles; et
7. Créer un milieu de travail équitable, sécuritaire et inclusif pour les peuples autochtones.

CENTRE CANADIEN POUR LA DIVERSITÉ ET L'INCLUSION

Marine Atlantique est fière d'être un partenaire employeur du Centre canadien pour la diversité et l'inclusion qui aide à promouvoir la diversité, l'équité et l'inclusion dans le milieu de travail. Grâce à ce partenariat, nous sommes à la recherche de défis ainsi que de solutions et de possibilités de renforcer davantage nos initiatives relatives à la diversité et l'inclusion.



Notre objectif est que notre personnel reflète les communautés que nous desservons. Pour ce faire, la société a identifié cinq groupes sous-représentés comme point de mire pour ses initiatives de diversité et d'inclusion :

- Les femmes
- Les personnes handicapées
- Les minorités visibles
- Les peuples autochtones
- Les LGBTQ2+

Des membres de l'équipe de direction de la société ont été déterminés champions de chaque groupe sous-représenté afin de guider notre succès, de défendre et de mener des initiatives dans l'ensemble de la société.

LA RÉCONCILIATION AVEC LES AUTOCHTONES

Le 4 octobre, les employés de Marine Atlantique ont commémoré la Journée nationale de commémoration pour les femmes autochtones disparues et assassinées en portant des épinglettes en forme de robe rouge personnalisées. Des employés ont créé et porté leurs propres épinglettes pour accroître la sensibilisation à cette question tragique.

Marine Atlantique s'engage envers la réconciliation avec nos peuples autochtones. Nous bâtissons des relations qui soulignent et respectent l'histoire des peuples autochtones ainsi que le lien continu qu'ils entretiennent avec les terres et les rivières. Nous sommes aussi à la recherche de leurs expériences et de leurs talents pour que nous soyons une organisation encore plus forte. Nous sommes également fiers de collaborer avec des groupes autochtones locaux afin de célébrer des événements tels que la Journée nationale des peuples autochtones afin d'honorer l'héritage, les contributions, les valeurs, les croyances, les langues, les coutumes et les cultures des peuples autochtones au Canada.

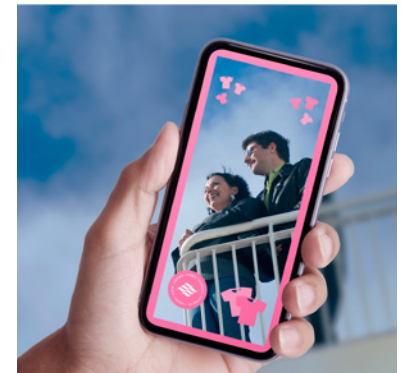


SOUTIEN DE LA COMMUNAUTÉ LGBTQ2+

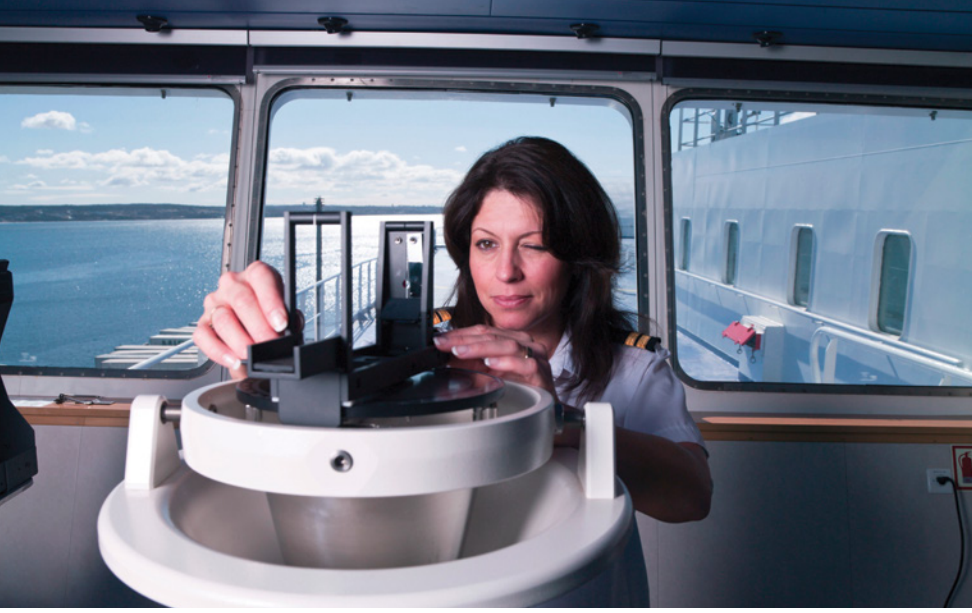
Marine Atlantique et ses employés sont fiers d'appuyer la communauté LGBTQ2+. Par des initiatives de formation et d'inclusion en milieu de travail ainsi que la participation à des événements et des célébrations de la fierté à Terre-Neuve-et-Labrador et en Nouvelle-Écosse, nous nous engageons à favoriser une culture d'acceptation et d'inclusion.

LA JOURNÉE DU CHANDAIL ROSE

Le 26 février de chaque année, les employés de Marine Atlantique portent des chandails et des boutons roses en signe de solidarité contre l'intimidation. Le port d'articles roses est une manière symbolique de montrer aux victimes d'intimidation qu'elles ne sont pas seules et qu'un soutien leur est disponible. Nos équipes sont fières d'appuyer cet événement annuel, avec nos initiatives largement partagées au sein de Marine Atlantique et des régions locales dans lesquelles nous menons nos activités.



Marine Atlantique a élaboré et fait la promotion de filtres Snapchat de médias sociaux dans nos milieux de travail et à divers endroits de la communauté afin d'appuyer les initiatives de lutte contre l'intimidation.



LA



RESPONSABILISATION DE NOTRE MAIN-D'ŒUVRE FÉMININE

Marine Atlantique possède une forte main-d'œuvre féminine talentueuse et expérimentée. Grâce à nos initiatives de recrutement et de maintien des employés, la société met l'accent sur l'augmentation du nombre de femmes dans des rôles de leadership. Cette année, nous avons lancé un programme de mentorat pour encourager les femmes à se préparer à occuper des rôles de leadership au sein de l'organisation.



ACCESSIBILITÉ ET INCLUSION

Chez Marine Atlantique, nous croyons que les voyages doivent être accessibles à tous. Dans le cadre de cet engagement, la société propose des programmes de formation pour les employés et l'infrastructure pour offrir à tous nos clients un voyage plus accessible et agréable. Nous avons établi un Comité consultatif sur l'accessibilité et l'inclusion. Ce comité est composé de représentants d'employés ainsi que des partenaires externes représentant des groupes de la communauté des personnes handicapées. Son objectif est d'examiner nos approches actuelles en matière d'accessibilité et de déterminer le potentiel d'amélioration supplémentaire. Nous travaillons avec ardeur pour réduire ou éliminer les obstacles aux voyages pour les personnes handicapées, qui comprend des travaux sur des travaux portant sur de sujets couverts par le Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées (RTAPH) qui entrera en vigueur au cours du prochain exercice.

Rétrospective de l'année

Avec d'importants investissements dans des projets d'améliorations de l'infrastructure, de la technologie et des processus commerciaux, combinés à de nouvelles initiatives pour les clients et les employés, des pratiques de sécurité et de mesures environnementales, l'exercice 2019-20 a apporté de nouvelles façons de mener nos activités et d'offrir un service rehaussé à nos clients.



Sécurité, sûreté et environnement

La prestation d'opérations sûres, sécuritaires et respectueuses de l'environnement est au cœur des activités quotidiennes de Marine Atlantique et de ses prises de décisions. Grâce à l'engagement et aux actions de nos employés, nous continuons à rehausser la protection des personnes, des biens et de l'environnement.



SANTÉ ET 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 la société. De plus, nous avons un comité de politiques sur la SST composé de représentants de tous les niveaux de l'organisation qui se rencontrent afin de discuter des questions et de 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.



Les employés de Marine Atlantique ont marqué la Semaine nord-américaine de la sécurité et la santé au travail (SNASST) en réfléchissant aux mesures que la société a mis en œuvre dans le but de prévenir les blessures et les maladies sur le lieu de travail, à la maison et dans la communauté. Des événements ont eu lieu afin de sensibiliser et d'éduquer sur l'importance de la prévention des blessures.



- 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.

PROGRAMME DE FORMATION SAFESTART

Dans le cadre de son parcours vers l'amélioration continue de la sécurité, Marine Atlantique a lancé le programme SafeStart au cours de l'année. SafeStart est un programme d'amélioration de la sécurité qui est axé sur la formation des employés au sujet de l'importance des facteurs humains dans la prévention des blessures. Ce programme vient compléter nos mesures de formation actuelles en vue d'améliorer la culture de sécurité et de rendement alors que nous travaillons à notre objectif de zéro blessure.



Objectifs SafeStart

- Réduire les blessures - à la maison, au travail et lors des loisirs
- Améliorer la communication sur la sécurité à la maison et aux lieux de travail
- Créer un vocabulaire de sécurité partagé : « les yeux sur la tâche », « l'esprit fixé sur la tâche », « ligne de feu » et « équilibre, traction et préhension »
- Partager des conseils et des histoires de sécurité ainsi qu'apprendre avec nos êtres chers à la maison

SONDAGE SUR LA CULTURE DE SÉCURITÉ

Chez Marine Atlantique, notre culture de sécurité s'appuie sur des pratiques, des attitudes et des perceptions communes qui apportent une influence positive sur nos comportements en matière de risque sur notre lieu de travail. En vue de rehausser la performance et la culture de santé et de sécurité de la société, les employés ont répondu à un sondage portant sur la culture de sécurité au cours de l'année. L'objectif de ce sondage était de déterminer les forces et les occasions d'amélioration tout en créant un point de repère pour nous permettre de nous améliorer.



EXERCICE ANNUEL DE PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

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. Les employés à travers la société ont participé à un exercice de simulation de crise avec des partenaires de la collectivité qui sont essentiels à nos activités d'intervention.

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.





SYSTÈME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

Au cours de l'année dernière, Marine Atlantique a élaboré son système officiel de gestion environnementale (SGE) afin de donner des lignes directrices pour l'atteinte d'objectifs de performance environnementale, de satisfaire des obligations de conformité et de réduire les impacts environnementaux de nos opérations.

Le SGE est basé sur des normes de l'industrie et il est intégré à notre système de gestion de la sécurité.

En utilisant une approche systématique de la gestion de l'environnement, Marine Atlantique peut faciliter davantage les efforts visant à :

- Améliorer la performance environnementale;
- Protéger l'environnement par la prévention ou l'atténuation des effets négatifs sur l'environnement;
- Contribuer à maintenir la sensibilisation à l'environnement à travers notre entreprise.

Le SGE comprend les opérations relatives aux navires et à terre, y compris les activités menées par les locataires et les entrepreneurs au sein de nos installations de terminal. Le SGE comprend également des zones marines à l'intérieur des limites de Marine Atlantique ainsi que les limites de la propriété de chaque terminal et d'autres édifices connexes.

Marine Atlantique reconnaît sa responsabilité en tant qu'entreprise citoyenne au sein des communautés et de l'environnement dans lequel elle mène ses activités ainsi que la responsabilité du gouvernement fédéral de rétablir, de préserver et de protéger l'environnement et en tant que telle, elle a élaboré un SGE pour régler une multitude de questions relatives à la réglementation sur l'environnement.

Marine Atlantique s'engage à mettre en œuvre une approche proactive vis-à-vis la responsabilité et la protection de l'environnement. De plus, nous sommes engagés à aller au-delà des exigences réglementaires pour améliorer notre performance environnementale et la durabilité ainsi que de réduire notre impact sur l'environnement.



EXERCICE DU PLAN D'URGENCE EN CAS DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Au mois d'août dernier, Marine Atlantique et des représentants de Transports Canada ont participé à notre exercice d'intervention d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures du plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures (POFP).

Le POFP prévoit des procédures d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures au port au cours d'un ravitaillement de navire, d'un transfert de livraison de carburant par camion-citerne ou pour tout déversement d'hydrocarbures à terre provenant d'autres sources. Le POFP est un document vivant et il est mis à jour annuellement afin de l'adapter à l'évolution des conditions et des règlements gouvernementaux.

RESPECT DES RÈGLEMENTS DE LA SECA

Au cours des dernières années, Marine Atlantique a réalisé la transition de ses navires en vue de se conformer à la réglementation sur les zones de contrôle des émissions de soufre (SECA). Cette année, nous avons terminé la conversion du *Atlantic Vision*. Il s'agissait du dernier des quatre navires à passer à la combustion plus propre du carburant diesel marin. Cette transition a permis de réduire nos émissions de soufre. Cela s'aligne à notre accent continu sur la réduction de notre empreinte environnementale et la gestion de la consommation de carburant.

Que sont les zones de contrôle des émissions de soufre? L'Organisation maritime internationale a désigné des 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.

PROGRAMME D'ÉTUDES SUR LA VIE MARINE

Au cours de la saison estivale, Marine Atlantique a lancé le programme d'études sur la vie marine «Soyez à l'affût». Ce programme est conçu pour offrir à nos passagers de navire la possibilité d'en apprendre davantage sur certains des animaux qu'ils peuvent voir au cours de leur traversée et de comprendre notre relation profonde avec l'environnement dans lequel nous menons nos activités, y compris nos efforts visant à protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord en voie de disparition. Une variété d'activités à bord ont été créées, y compris des livres d'activité pour enfants, une chasse au trésor à bord et des accessoires de photos reliés à la vie marine. Une nouvelle série d'écrans numérique « Le saviez-vous? » a également été conçue pour montrer d'autres espèces qui vivent dans et autour des eaux dans lequel Marine Atlantique navigue, y compris des poissons et des oiseaux.



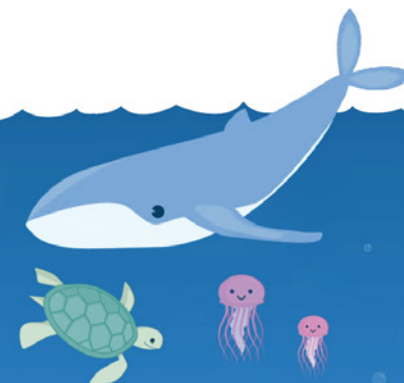
ÉDUCATION ET GESTION DES DÉCHETS

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 relativement aux 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.



MON PETIT ŒIL VOIT... QUELQUE CHOSE DANS LA MER!

Saviez-vous que le détroit de Cabot abrite une vie marine riche et unique?



Depuis 2014, Marine Atlantique est un fier membre de l'Alliance verte, le plus important programme environnemental volontaire de l'industrie maritime en Amérique du Nord.

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



Renouveler notre flotte, l'infrastructure et la façon dont nous menons nos activités



L'amélioration de notre infrastructure et la mise à jour continue de la façon dont nous menons nos activités afin de répondre aux besoins de nos clients sont au cœur de notre amélioration continue. La clé pour réaliser notre mandat : mener nos activités selon des processus commerciaux efficaces, efficaces et fiables, en offrant un service accessible et abordable tout en respectant nos budgets. En modernisant notre flotte, l'infrastructure à terre et les technologies d'une manière responsable, nous répondons aux exigences et aux demandes changeantes de nos clients et du service.

RENOUVELLEMENT 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.

Le gouvernement du Canada a affecté des fonds dans le budget de 2019 en vue de l'acquisition d'un nouveau navire pour Marine Atlantique. Au cours de l'année, la société a débuté un processus concurrentiel ouvert pour l'acquisition d'un nouveau navire.

La première étape de ce processus consistait en la publication d'une demande de qualification visant à identifier et à présélectionner les candidats admissibles pour participer à la deuxième phase, soit un processus d'appel d'offres. Un examen des répondants à la demande de qualification était en cours à la fin de l'exercice.

Une équipe spécialisée en projets clés composée d'employés et des ressources externes a été bâtie pour guider la demande de qualification et le processus d'appel d'offres. Le nouveau navire devrait être un navire roulier ayant la capacité de transporter de la marchandise

commerciale, des passagers et des véhicules et d'offrir des commodités aux passagers. On s'attend à ce que le nouveau navire entre en service au cours de 2023-24.

LE LEIF ERICSON

Des fonds ont été prévus au budget de 2019 pour compléter l'évaluation de 30 ans de *Leif Ericson*. Une évaluation de classe de 30 ans représente l'évaluation la plus approfondie qu'un navire peut subir alors que le navire fait l'objet d'un examen minutieux et d'une mise à niveau pour respecter la conformité à la réglementation. Au cours de l'année, Marine Atlantique a commencé les travaux préparatoires relatifs à cette évaluation dont la majeure partie du travail devrait avoir lieu au cours de l'exercice 2020-21.



Le *Blue Puttees*



L'*Atlantic Vision*



L'*Highlanders*



Le *Leif Ericson*



MODERNISATION DE QUAIS

La modernisation de quais a été entreprise à nos trois ports au cours de l'année dans le cadre de notre engagement à renforcer notre infrastructure à terre d'une manière rentable. Ainsi, à North Sydney, nous avons installé un total de 23 nouvelles défenses de quai et des échelles de sécurité. Nous avons également modernisé des structures et effectué des réparations à la façade du quai. À Port aux Basques, nous avons installé de nouvelles défenses de quai et nous avons également modernisé les équipements d'amarrage. À Argentinia, nous avons modernisé des défenses et des structures en utilisant des défenses remises à neuf provenant de North Sydney et de Port aux Basques.

AMÉLIORATIONS DE LA NAVIGATION À PORT AUX BASQUES

Chaque jour, notre équipe des opérations évalue les conditions environnementales, dont la vitesse et la direction du vent et les états de la mer lorsqu'elle prend des décisions relatives aux traversées. Lors des manœuvres au port de Port aux Basques, la présence de l'île Vardy augmente le défi que les conditions environnementales exercent sur l'accostage et l'appareillage des navires. La configuration de notre future flotte est également influencée par la présence de cette île qui a des répercussions sur la taille et le type de navires qui peuvent être utilisés pour notre service.

L'amélioration du port de Port aux Basques est d'ailleurs une des principales initiatives stratégiques de l'organisation. L'enlèvement de l'île Vardy rehaussera la sécurité de nos navires lors de conditions météorologiques plus difficiles et diminuera les répercussions des événements météorologiques.

En collaboration avec la Ville de Channel-Port aux Basques, Marine Atlantique propose l'enlèvement de l'île pour améliorer les caractéristiques de navigation du port et atténuer davantage un facteur que nous devons prendre en considération lors de l'évaluation reliée aux décisions de traversées. Cette discussion se poursuivra au cours de l'exercice 2020-21.

INSTALLATION D'ADMINISTRATION DE PORT AUX BASQUES

Au cours des dernières années, les employés d'administration travaillant à Port aux Basques ont dû faire face à des défis de capacité et de condition de l'infrastructure. Pour aider à régler ces questions, d'autres espaces sont actuellement loués pour accueillir tous les employés de l'administration, séparant ainsi les services entre les propriétés louées. Les activités d'administration sont menées à cinq endroits différents. Des projets d'immobilisations ont été entrepris pour terminer les réparations à court terme nécessaires aux installations du 10 Marine Drive de Marine Atlantique qui présentaient des problèmes permanents avec l'enveloppe du bâtiment et des systèmes CVC. Pour répondre aux besoins à long terme, les discussions se poursuivent avec le gouvernement du Canada au sujet d'une nouvelle installation.

RÉAMÉNAGEMENT DES BILLETTERIES

Afin d'améliorer la circulation et de rehausser la sécurité, l'infrastructure des billetteries de Port aux Basques a été rénovée au cours de l'année. Nous avons construit de nouvelles billetteries et des structures d'auvent. Nous avons aussi modernisé l'infrastructure routière et ajouté de nouveaux trottoirs. Ces travaux sont semblables aux améliorations apportées précédemment à North Sydney.

GÉNÉRATRICE DE SECOURS ET REMPLACEMENT DU SYSTÈME CVC DU TERMINAL DE PORT AUX BASQUES

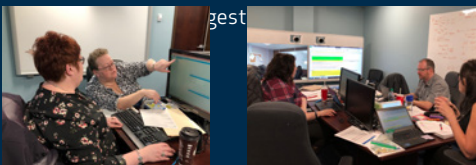
Au cours de l'année, nous avons mis en service une nouvelle génératrice de secours au terminal de Port aux Basques afin de fournir une alimentation de secours à l'immeuble de terminal et aux nouvelles billetteries. Cela a permis de rehausser considérablement le service à la clientèle lors de coupures de courant. Un nouveau système de chauffage, ventilation et climatisation a également été installé pour remplacer l'unité vieillissante et fournir un chauffage/refroidissement efficace aux installations.





AVANTAGES DU SYSTÈME SAP :

- Élimination des horaires manuels/sur papier et des feuilles de temps sur papier
- Nombre accru de fonctions libre-service des employés
- Administration centralisée des rôles de sécurité d'application
- Traçabilité/audit/contrôle des données
- Amélioration du suivi et du contrôle des absences des employés
- Rehaussement de la fiabilité des données
- Rehaussement de la génération de rapports
- Sélection automatique des employés pour les appels et le suivi des acceptations/refus
- Automatisation des indemnités de déplacement
- Automatisation des demandes reliées aux horaires
- Calcul automatique des avantages sociaux par employé et convention collective
- Automatisation des règles et des politiques pour les conventions collectives intégrées aux systèmes des horaires, de contrôle des



RENOUVELLEMENT DES PROCESSUS COMMERCIAUX

Marine Atlantique a lancé le projet de renouvellement des processus commerciaux visant à résoudre les questions en suspens par le recours à la technologie et aux processus commerciaux à travers de l'organisation. Avant la mise en œuvre du projet, Marine Atlantique se trouvait dans une situation où il y avait un important fossé croissant entre les exigences pour ses systèmes d'information et la capacité de ces systèmes. Cet écart ne ferait qu'augmenter avec la technologie vieillissante en place.

Après plusieurs années de travaux préparatoires, la première version de la plate-forme SAP a été lancée avec succès en juillet à l'échelle de l'organisation. Il s'agissait d'une initiative complexe qui comprenait les systèmes des ressources humaines, des horaires, de contrôle des présences et de gestion de la paie ainsi que la structure financière devant être utilisée dans SAP pour les années à venir. La mise en œuvre de ce nouveau logiciel a redéfini la façon dont nous gérons nos données de ressources humaines, les horaires et le contrôle des présences rationalisé à travers l'organisation.

Une équipe de soutien rehaussé s'est avérée un facteur essentiel au succès du lancement des nouveaux systèmes. Ainsi, des ressources déployées à l'échelle de l'organisation a fourni aux employés le soutien pratique dont ils avaient besoin pour naviguer dans le nouveau système.

Avec le lancement réussi de la première phase, les équipes de projet travaillent maintenant sur plusieurs nouveaux projets en s'appuyant sur ces réussites.

CONNECTIVITÉ DES NAVIRES

Marine Atlantique s'efforce d'améliorer la connectivité Internet à bord de ses navires naviguant entre Port aux Basques et North Sydney. Dans le cadre de cette approche, le fournisseur de service a installé de nouvelles infrastructures sur la station cellulaire située dans le sud-ouest de Terre-Neuve et au Cap-Breton.

Les phases initiales de notre projet étaient axées sur le renforcement de la connectivité afin d'améliorer les fonctions d'entreprise et de permettre la réalisation des tâches avec le même accès, les mêmes fonctionnalités et les mêmes capacités que celles à terre. Cela comprenait les ventes aux points d'achat, tels que les terminaux de paiement électronique ainsi que les activités de communication avec nos opérations à terre.

Faisant suite à notre évaluation de ces phases initiales, nous avons lancé au cours de l'année un projet pilote de Wi-Fi public à bord. Dans le cadre de ce projet, une connexion Wi-Fi gratuite était offerte dans les zones d'accès sans fil désignées des zones publiques de nos navires. Les résultats du projet pilote et les commentaires des clients continuent d'être positifs. Nous évaluerons les possibilités d'amélioration en nous fondant sur ces résultats.





REHAUSSEMENT DE LA CYBERSÉCURITÉ

Nous travaillons tous avec de grandes quantités d'informations sur une base quotidienne. Pour sensibiliser nos employés contre les cyberattaques et les violations de données, la société a élaboré un cahier de cybersécurité et elle a effectué des présentations aux employés afin d'offrir des conseils et des directives sur la façon de gérer l'information en toute sécurité et d'identifier des fraudes et des attaques numériques. La protection de nos renseignements personnels et d'entreprise est d'une importance vitale dans l'environnement numérique actuel.

CONCLUSION DU PROCESSUS DE RÉVISION JUDICIAIRE

En mars 2020, la Cour suprême du Canada a rejeté la demande d'autorisation de révision de la décision de la Cour d'appel fédérale rendue en octobre 2019 présentée par Oceanex Inc. La Cour d'appel fédérale a soutenu une décision de la Cour fédérale du Canada rendue en mars 2018 relativement au refus d'une demande visant à obliger Marine Atlantique augmente ses tarifs de transport commercial. La décision de la Cour suprême du Canada met fin au processus de révision judiciaire qui a débuté en février 2016. Cette décision permet à l'organisation de continuer à offrir un service de traversier de qualité, accessible et abordable, qui est fondé sur le soutien des gens et des entreprises de Terre-Neuve-et-Labrador depuis 1898.



Nous adorons avoir des nouvelles de nos clients. Voici quelques-uns des commentaires que nous avons reçus au cours de l'année!

« Un petit mot pour vous remercier de nous offrir le système de réservation LE PLUS SOUPLE que je connaisse! L'ensemble de votre système est fantastique et j'ai reçu votre courriel pour me dire que je pouvais réserver dès aujourd'hui et c'est ce que j'ai fait. C'est la meilleure expérience de service à la clientèle que j'aie eue dans ma vie. »

« Nous sentons que Marine Atlantic n'a pas ménagé d'efforts pour nous aider avec notre traversée. Merci beaucoup de toute votre aide. »

« Ce n'est que ma deuxième fois à bord et je suis très impressionné par le personnel et les installations. »

« C'est la première fois que j'utilisais le traversier. J'ai été agréablement surprise lorsque je suis montée à bord. Je prendrai certainement le traversier à nouveau. Le personnel est exceptionnel! »

« Bonjour, Je viens de parler avec votre centre d'appels pour régler un problème que j'ai créé avec ma réservation. Vous avez sans doute les services de centre d'appels les meilleurs, les plus efficaces, les plus professionnels et les plus rapides que j'ai connus. Je souhaiterais que votre personnel puisse former le personnel de toutes les autres entreprises et que votre direction puisse sensibiliser les autres entreprises sur ce qu'il faut pour créer un véritable centre d'appel axé sur le client. Félicitations pour un travail bien fait et merci pour le super service! »

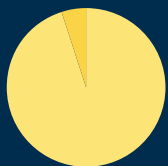
« Merci pour le meilleur service qui soit! Le service à la clientèle au téléphone a été plus qu'utile à ma mère et moi et puis la gentillesse de tout le personnel à bord... simplement exemplaire! »

« Vous avez ensoleillé ma journée et offert un début de voyage magnifique. »

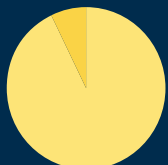
« Le personnel est incroyable!! Tellement sympathique, prêt à aider, tout en sourires, rires et plaisanteries agréables... excellent à tous les points de vue! Les gens qui nous ont servis méritent un A +, vérifiant toujours si on a besoin de quelque chose. J'ai vraiment aimé le voyage!

« Quel voyage fabuleux, dans les deux sens! Personnes excellentes, service excellent, nourriture excellente. Merci! »

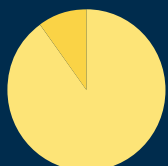
« Le personnel a été très serviable et courtois, en particulier en ce qui concerne le chien et les niches, merci!! »



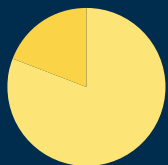
95 % des clients sont très satisfaits de la courtoisie du personnel de première ligne



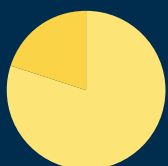
90 % des clients nous ont dit que leurs attentes ont été atteintes ou dépassées



93 % des clients sont susceptibles de recommander Marine Atlantique à la famille et aux amis



81 % des clients sont très satisfaits de l'expérience à bord



80 % des clients sont très satisfaits de la fiabilité du service de Marine Atlantique



Amélioration pour nos clients

Lors d'un voyage avec Marine Atlantique, nos clients s'attendent à une expérience transparente. À partir de la réservation jusqu'à la sortie de notre terminal après leur traversée, notre priorité est de leur offrir une expérience sécuritaire, fiable et satisfaisante. Pour continuer de nous améliorer en nous appuyant sur nos succès, nous avons mis en œuvre de nouvelles technologies, des produits et des façons qui nous permettent de répondre aux besoins changeants de nos clients. Notre haut niveau de satisfaction de la clientèle confirme que nous faisons une différence.



SITE WEB D'ENTREPRISE

Au cours de l'année, Marine Atlantique a lancé son site Web amélioré offrant une toute nouvelle apparence et une toute nouvelle convivialité, qui a d'ailleurs reçu des commentaires positifs de la part des clients. Cette nouvelle plateforme offre une expérience améliorée et invite les clients à explorer et à préparer leur voyage avec Marine Atlantique. Le site Web répond également à notre objectif de fournir une plate-forme axée mobile qui donne un accès complet au site aux utilisateurs mobiles.

En nous fondant sur les commentaires des clients et des employés, nous avons élaboré de nouvelles fonctionnalités dont un accès à la disponibilité détaillée des traversées et des cabines, un outil de suivi interactif des navires en temps réel, des témoignages de clients, une promotion accrue des commodités à bord ainsi que des fonctionnalités d'accessibilité rehaussées. En plus de la présence visuelle accrue par l'utilisation de photos, de vidéos et de récits de voyage, le flux interactif de contenu social généré par l'utilisateur est également conçu pour rehausser l'expérience globale.

Le site comprend un portail destiné aux clients commerciaux qui procure des informations sur les tarifs commerciaux, l'horaire complet des traversées commerciales ainsi que les réglementations régissant le transport des marchandises dangereuses. Des liens vers la météo marine et un outil de suivi interactif des navires sont des ajouts que nos partenaires de l'industrie commerciale trouvent particulièrement utiles. Visitez notre site à www.marineatlantique.ca.

SERVICE DE PUBLICATION NUMÉRIQUE GRATUIT

Au cours de l'exercice précédent, Marine Atlantique a évalué et testé la viabilité d'offrir aux clients un service de publication numérique gratuit. En se fondant sur les résultats, un nouveau service a été lancé à nos terminaux au cours de l'exercice 2019-2020. Ce service offre aux clients la possibilité de télécharger une vaste sélection de journaux et de magazines avant leur traversée. Les clients peuvent conserver la publication; il s'agit là d'une autre excellente option de divertissement dans le cadre de leur aventure.



Petit-déjeuner à emporter

Savourez un sandwich de petit-déjeuner et un café moyen pour seulement **6,00 \$** + TVH

Disponible tous les jours de 6h à 8h

MET.
Sur le pont 7



NOUVELLES OFFRES À BORD

À la suite de commentaires reçus de clients, plusieurs nouvelles caractéristiques ont été lancées pour les sélections de menus à bord afin de rehausser la qualité et offrir des options plus saines aux clients.

COMBO DE SANDWICH À EMPORTER

Les options de repas à emporter ont été développées pour économiser du temps précieux aux clients qui préfèrent un petit déjeuner rapide et léger par opposition à profiter d'un repas complet dans notre restaurant. Les sélections sont préparées en fonction de la qualité et de la valeur pour les passagers pressés.

PETITS GÂTEAUX GOURMETS

En se fondant sur la rétroaction et des suggestions des employés, nous avons concocté des petits gâteaux gourmets qui sont offerts à bord au Riva Café. Ils se sont d'ailleurs avérés très populaires auprès des jeunes et des moins jeunes au cours de la saison estivale.

PANINIS, ESPRESSO, LATTE ET PLUS...

Le Barista Coffee Shop a commencé à offrir des paninis et un service de cafetières à moulin intégré. Nous avons ajouté au menu cinq options de panini fraîchement grillés; ce qui offre aux clients une nouvelle option de repas chaud et frais. Le Barista a également ajouté un nouveau service de cafetières à moulin intégré permettant aux clients de choisir des boissons chaudes spécialisées telles que les cafés expresso, cappuccino et latte en plus du café régulier du Barista.



CAMPAGNES DE RABAIS

Au cours des dernières années, nous avons tenu un certain nombre de campagnes de rabais en vue de mieux comprendre les préférences de réservation de nos clients. Cette année, nous avons lancé deux campagnes, un rabais du printemps et un rabais d'automne de 50 pour cent. Les deux campagnes de rabais ont été populaires auprès des clients. Les campagnes ont apporté des augmentations de réservations de 21 et 46 % respectivement par rapport à l'année dernière.

Le but de ces campagnes est de mieux utiliser la capacité disponible en attirant de nouveaux clients et en augmentant les volumes d'achalandage pendant une période habituellement moins prisée par les clients. Cela nous aide également à mieux comprendre les préférences de réservation de nos clients et les facteurs les incitant à faire de nouveaux plans de voyage.

CAMPAGNE D'ARGENTIA

Une nouvelle campagne de marketing a été lancée afin de mieux faire connaître la liaison Argentinia-North Sydney aux clients potentiels préparant des voyages pour l'été. La campagne s'est basée sur une série de publicités en ligne pour rehausser la connaissance générale de la liaison dans les marchés croissants comme l'Ontario, le Québec et le Nouveau-Brunswick.

NOUVELLES FACTURES POUR LES CLIENTS COMMERCIAUX

Faisant suite à un projet pilote, Marine Atlantique a officiellement lancé sa nouvelle facture hebdomadaire et son relevé mensuel pour les titulaires de comptes commerciaux au cours de l'année. Ce nouveau système électronique permet aux clients de consulter plus de détails au sujet de leurs réservations et de leurs comptes et il offre plus d'options de tenue de dossiers et de suivi dans la langue officielle de leur choix.

Les commentaires des clients ont été positifs et faisaient état de l'augmentation de l'amélioration des informations présentées de façon conviviale dans le document.

MERCI À NOS 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 pour répondre aux besoins des Canadiens de l'Atlantique.

En tant que petite marque de notre reconnaissance, des événements ont eu lieu à Port aux Basques et à North Sydney pour souligner la valeur des efforts de nos partenaires commerciaux et du rôle essentiel qu'ils jouent dans l'économie de notre région.

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 relatifs à cette initiative demeurent positifs, avec une augmentation d'utilisation de 12 % par rapport à l'année dernière.

PARTENARIAT AVEC L'INDUSTRIE DU TOURISME

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. Notre partenariat offre l'occasion de discuter, de soutenir et de proposer des idées sur des sujets importants dont des stratégies pour augmenter le nombre de visiteurs, les tendances en matière de voyage, les répercussions du changement climatique et le tourisme autochtone.



LE SAVIEZ-VOUS?

Marine Atlantique a lancé de nouveaux uniformes au cours de l'année. Ils offrent une apparence moderne et professionnelle et sont plus confortables pour nos employés.



SUIVEZ NOUS SUR LES MÉDIAS SOCIAUX :

 @MANAVIRES

 @MANAVIRES

 @MANAVIRES

 YOUTUBE.COM/MANAVIRES

 MARINEATLANTIQUE

COMMUNICATIONS AVEC LES CLIENTS

SYSTÈME DE COMMUNICATION AVEC LES CLIENTS

Par l'entremise de notre système de réservation, les clients reçoivent des communications directes par téléphone et des mises à jour par courriels. Que ce soit un avis de modifications apportées à l'horaire, une annonce ou une information importante concernant leur prochain voyage, notre système de communication avec les clients favorise une communication efficace et rapide.

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 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.



Une équipe forte et talentueuse

Une équipe forte fait partie intégrante de notre organisation et nous sommes fiers de notre équipe d'employés talentueux et expérimentés qui servent nos clients au quotidien. Avec un engagement envers la diversité, une main-d'œuvre saine et le perfectionnement continu des compétences de nos employés, nous obtenons de nombreux succès et de nombreux autres pointent à l'horizon. Notre équipe constitue l'épine dorsale de nos activités et elle continuera à guider notre navire dans les années à venir.



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.



PROGRAMME DE PERFECTIONNEMENT DE LA GESTION ET DU LEADERSHIP

Notre programme de perfectionnement de la gestion et du leadership est un programme populaire destiné aux employés. Ce programme combine les meilleures pratiques internationalement acceptées dans le leadership et la gestion comportant des possibilités d'apprentissage pratiques. Les personnes reçoivent du matériel et des possibilités de formation reliées à la gestion, au leadership et aux compétences de base importantes pour la croissance personnelle et professionnelle. Toutes les compétences sont conçues pour aider à pourvoir des postes actuels et futurs et encourager les employés à envisager de tenir des rôles de leadership.

54 employés ont reçu un diplôme lors des deux premières classes du programme. La troisième année du programme est maintenant en cours avec des nouveaux diplômés qui devraient s'ajouter à ce nombre d'ici la fin de l'année.





SONDAGE SUR L'ENGAGEMENT DES EMPLOYÉS

À titre d'organisation moderne et tournée vers l'avenir, il est important que Marine Atlantique comprenne la meilleure façon de répondre aux besoins de ses employés et nos exigences en matière de service. La société mène des sondages sur l'engagement des employés tous les trois ans afin de fournir des informations précieuses relatives aux points forts et identifier les domaines d'amélioration possibles.

Les résultats du sondage de cette année sont maintenant compilés et examinés. Un plan d'action et des groupes de discussion en découleront au cours du prochain exercice.

FORMATION DES EMPLOYÉS

Marine Atlantique reconnaît l'importance d'avoir une main-d'œuvre talentueuse et hautement qualifiée. Notre équipe doit suivre une formation réglementaire continue afin de répondre aux exigences de nos industries axées sur la sécurité. Alors que nos initiatives de recrutement et de maintien de nos employés nous aident à attirer les meilleurs employés, le rehaussement des compétences de notre équipe par le biais du perfectionnement professionnel et la formation fait de nous une organisation encore plus solide. Pour favoriser la croissance professionnelle, 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, la société est engagée à faire croître ses talents internes et à fournir aux employés de nouvelles compétences et des possibilités d'avancement professionnel et de carrière.



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.

CAMPAGNE PAS MOI AUJOUR'HUI

La campagne Pas moi aujourd'hui est une initiative informelle axée sur la santé mentale en milieu de travail. Elle 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 et nous devons en prendre soin. Une variété d'outils et de ressources sont offerts aux employés pour qu'ils sachent qu'ils ne sont pas seuls.



DÉFI DE MISE EN FORME

Un nouveau défi de mise en forme a été lancé au cours de l'année pour stimuler l'augmentation des activités physiques et remonter le moral. Les employés ont ainsi été invités à former des équipes pour prendre part à des activités physiques quotidiennes comme la marche, le jogging, la natation et le vélo pendant une période de quatre semaines. On a aussi conçu de mini défis pour offrir une compétition amicale entre les équipes composées de collègues d'autres lieux de travail.

COURSE EN FAMILLE

La première course en famille annuelle a eu lieu en septembre avec l'objectif d'encourager les employés et leur famille à faire des activités extérieures ensemble. Un certain nombre d'événements adaptés à l'âge ont été conçus de sorte que les enfants, les aînés et toutes les personnes entre les deux puissent y participer. On y a aussi offert des prix, des divertissements et des collations saines. Cette activité a connu un excellent taux de participation à tous nos emplacements portuaires.



COMMUNICATIONS AVEC LES EMPLOYÉS



INTRANET MYPORT

Lancé au cours de cet exercice, l'Intranet MyPort est un emplacement unique et convivial pour les appareils mobiles destinés aux employés ayant besoin d'informations sur leur travail et travail/vie privée. La plate-forme est entièrement compatible aux nouveaux services de paye, d'horaires et de présence. En utilisant la plate-forme SAP, des mises à jour et des développements se poursuivront afin de correspondre aux besoins de l'entreprise et des employés.

TÉLÉVISION MYPORT

Nous avons amélioré l'affichage numérique destiné aux employés et changé le nom à MyPort Television afin d'améliorer la communication avec nos collaborateurs mobiles. Marine Atlantique utilise son canal d'affichage numérique destiné aux employés en tant que moyen de se connecter avec ses employés dispersés. À l'aide d'écrans de télévision numérique installés à tous les emplacements, la plate-forme relie les employés en transmettant de brèves informations en temps réel qui portent sur tout sujet, à partir des annonces de la société et des conseils de sécurité pour les employés jusqu'aux réussites et ressources des employés.

MYPORT

Marine Atlantique a rationalisé ses canaux de communication interne au cours de l'année afin d'offrir aux employés une marque simple, accessible et reconnaissable. Ces mises à jour de canaux, ainsi que d'autres moyens de communication avec les employés, sont régulièrement utilisées pour communiquer directement avec les employés.

MAGAZINE MYPORT

En plus de l'Intranet MyPort et la télévision MyPort, Marine Atlantique a changé le nom de son bulletin des employés. Il se nomme maintenant Magazine MyPort afin de créer une apparence uniforme pour tous ses canaux de communication avec les employés. Le magazine MyPort traite des nouvelles et des mises à jour, des profils de nos employés et de nos initiatives dans l'ensemble de l'organisation.



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 et d'incarnation des valeurs d'entreprise 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 mener ses activités ou d'exploiter son entreprise sur une base quotidienne.

L'ÉQUIPAGE DU LEIF ERICSON - UNE TRAVERSÉE SPÉCIALE

Une nuit de septembre, l'équipage du Leif Ericson a répondu à un appel de détresse du navire de pêche Sulia'n et de son équipage qui étaient parti de Glace Bay à bord d'un navire appartenant à la Première nation de Waycobah. Lorsque notre équipe est arrivée sur les lieux, elle a trouvé un bateau de pêche et son radeau de sauvetage en flammes. Les trois membres d'équipage du navire étaient ensemble dans l'eau en attendant l'arrivée des secours.

En raison de leur formation, de leur engagement au travail d'équipe et envers l'excellence, l'équipage a permis d'éviter une tragédie et il a permis à ces trois personnes de rejoindre leur famille et leurs amis en toute sécurité.



GREG SHEPPARD, MAGASINIER ADJOINT DU HIGHLANDERS

Greg a passé de nombreuses années à servir sa communauté et à faire du bénévolat en tant que gendarme auxiliaire avec le détachement de Whitbourne-Placentia. Grâce à son travail avec les auxiliaires, Greg est également devenu un modèle pour la jeune génération. Il a accepté ce poste et l'a transformé en une expérience positive et enrichissante en prenant le temps d'aller dans les écoles pour parler aux enfants de sa communauté au sujet de la lutte contre l'intimidation, la sécurité en vélo, ainsi que de nombreux autres sujets.

FIER DE SOUTENIR nos communautés

Nous sommes fiers d'appuyer de nombreuses initiatives louables dans les communautés, les régions et les provinces dans lesquelles nous menons nos activités. Nos employés sont des bénévoles de divers groupes communautaires et diverses organisations. Il s'agit là d'un témoignage éloquent de l'engagement à incarner nos valeurs d'entreprise. Chaque année, nous effectuons des investissements responsables sur le plan financier dans le but d'améliorer le bien-être de nos employés, de nos clients et des communautés locales.



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 remet jusqu'à quatre bourses d'entrée à l'université de 2 000 \$ et quatre bourses d'entrée dans une école de métiers de 1 000 dollars. Marine Atlantique 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 elle est partenaire de l'Institut et du Nova Scotia Community College dans le cadre d'un programme de cadets.

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

PARTENARIATS ÉDUCATIFS

Nous sommes fiers de travailler en partenariat avec les établissements d'enseignement de nos communautés pour offrir aux étudiants des possibilités d'apprentissage pratique. Par le biais de partenariats sur nos navires, à nos terminaux et dans nos bureaux, nous donnons aux étudiants un aperçu pratique des nombreuses possibilités de carrière disponibles dans l'industrie maritime. Ainsi, des étudiants du Nova Scotia Community College's Nautical Institute, du Marine Institute, du Georgian College et du Collège Holland ont pu profiter d'une expérience de travail dans le domaine nautique en vue de l'obtention de leur diplôme.

Des enfants d'employés ont l'occasion de participer à des journées carrières telles que « Amenez nos enfants au travail aujourd'hui » où ils travaillent avec leur parent afin de mieux comprendre le rôle important que Marine Atlantique joue dans l'économie régionale.



Des étudiants du St. James High School de Port aux Basques poursuivent leur tournée d'orientation sur la santé et la sécurité au travail dans le cadre de leurs classes de perfectionnement professionnel. Ces étudiants ont une visite guidée d'un navire et des bâtiments de terminal pendant laquelle on les informe des normes et des meilleures pratiques de sécurité chez Marine Atlantique. Ce programme est très populaire et il offre aux étudiants un aperçu de l'industrie maritime, avec l'espoir que certains d'entre eux choisiront de travailler avec la société dans l'avenir.





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 35e téléthon annuel Miracle Network du Janeway Children's. 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 de nombreux enfants qui fréquentent l'hôpital Janeway Children's chaque année.



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 croître et à exceller dans leurs activités de développement sportif et personnel.



EXPOSITIONS NAUTIQUES DES MUSÉES DE NORTH SYDNEY ET DE PORT AUX BASQUES

En partenariat avec le North Sydney Historical Museum et le Port aux Basques Museum, des expositions nautiques ont été créées pour que les visiteurs profitent de chacun de ces emplacements. L'exposition présente des souvenirs de navires, des photos, des objets et des récits connexes de l'histoire et des gens qui composent notre service et nos communautés locales.

ATLANTIC BURN CAMP

Chaque année, l'Atlantic Burn Camp reçoit des enfants de 6 à 17 ayant subi des brûlures en provenance de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve-et-Labrador pour qu'ils participent à un camp d'une semaine tenu à New Campbellton sur l'île du Cap-Breton. Le camp est organisé par des pompiers, des membres des forces de l'ordre, du personnel médical, des enseignants et des bénévoles de la communauté.

Au fil des années, Marine Atlantique a été heureuse de venir en aide en offrant la traversée entre Terre-Neuve-et-Labrador et la Nouvelle-Écosse. Des employés ont également donné généreusement de leur temps pour contribuer à la dernière soirée du camp, la soirée de carnaval, où les campeurs s'habillent en costumes d'Halloween et défilent le long des kiosques de carnaval, jouent à des jeux et gagnent des prix. Ce camp est conçu pour offrir une semaine remplie de plaisir et contribuer à bâtir la confiance des enfants.



FESTIVAL DES DRAPEAUX

En partenariat avec Festival of Flags Inc., 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 of Flags 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.

EXPOSITION PLACENTIA BAY INDUSTRIAL SHOWCASE

En tant que fier commanditaire de nos communautés portuaires locales, Marine Atlantique a eu une fois de plus le plaisir de commanditer l'exposition Placentia Bay Industrial Showcase (PBIS) tenue à Placentia/Argentia en septembre. La PBIS est conçue pour souligner l'apport des nombreuses entreprises et les investissements positifs dans la région de la baie de Plaisance, ainsi que de promouvoir de nouveaux partenariats et de nouvelles occasions commerciales pour les entrepreneurs actuels et potentiels de la région. Les participants ont reçu des mises à jour au sujet des nouveaux projets économiques. On y a également souligné la présence de longue date de Marine Atlantique dans la communauté.

FONDATION RÊVES D'ENFANTS

Marine Atlantique est un fier partenaire de la Fondation Rêves d'enfants depuis cinq ans. Dans le cadre de ce partenariat, l'organisation verse un montant équivalent aux fonds recueillis lors de la course Run the Rock dans la région de Port aux Basques. Chaque année, des membres de l'équipage du NCSM St. John's fait une course à relais de bienfaisance pour amasser des fonds partout sur l'île de Terre-Neuve. Connu sous le nom de Run the Rock, les membres de l'équipe courent de Port aux Basques à St. John's sur une période de deux semaines pour recueillir des fonds pour appuyer la section de la Fondation Rêves d'enfants de Terre-Neuve-et-Labrador. Au cours des 25 dernières années, plus de 1 million de dollars ont été recueillis et 100 rêves ont été réalisés.

Les employés de Marine Atlantique étaient fiers de participer à Foamfest, une course amicale de 5 kilomètres à Corner Brook pour appuyer la Fondation Rêves d'enfants. Avec 22 obstacles amusants, y compris la plus grande glissoire d'eau gonflable au monde et 2,5 millions de pieds cubes de mousse, l'événement a été un moyen des plus agréables d'appuyer une bonne cause.

COMMANDITE DE BALLE MOLLE POUR LES JEUNES

Pour appuyer des activités sportives pour les jeunes dans le sud-ouest de Terre-Neuve, Marine Atlantique et un certain nombre de ses employés dévoués ont été heureux de commanditer et de faire du bénévolat lors d'un tournoi de balle molle pour les jeunes à l'Isle aux Morts. Trois équipes ont participé pendant les deux jours du tournoi. Marine Atlantique a fourni les prix du joueur de la partie et des médailles à toutes les équipes. L'événement a permis de recueillir plus de 1 100 \$ qui seront utilisés pour acheter de nouveaux équipements de balle molle pour les jeunes de la région.



MAKING WAVES MUSIC FESTIVAL

Marine Atlantique a été le principal commanditaire du festival Makin' Waves Music Festival de cette année mettant en vedette des musiciens locaux de l'île du Cap-Breton. Il s'agit d'une série de concerts en plein air gratuits, adaptés aux familles qui a lieu à Wentworth Park de Sydney au cours de l'été. Le parc dispose d'un grand étang de canards et nos employés ainsi que leur famille ont été heureux une fois de plus de faire du bénévolat pour l'événement en distribuant de la nourriture pour canard respectueux de l'environnement pour les spectateurs.









Regard vers l'année à venir

La COVID-19 a eu de considérables répercussions sur notre service à la fin de cet exercice. En posant un regard vers l'année à venir, il reste encore beaucoup d'incertitudes quant à l'incidence qu'aura le virus sur le secteur des transports, nos opérations et nos clients au cours des 12 prochains mois. Avec la réduction de la demande touristique et les incidences économiques sur les volumes de l'achalandage commercial, on s'attend à ce que la COVID-19 continue à avoir des effets sur nos projections d'achalandage et nos prévisions financières, nos processus de planification d'entreprise et nos initiatives stratégiques. Nous demeurerons engagés à protéger la santé et d'assurer la sécurité des clients et des employés tout en maintenant notre service de traversier essentiel.

Bien que la pandémie continuera de nous présenter des défis, notre objectif est de poursuivre les projets pluriannuels en cours, de mettre en œuvre de nouvelles façons de mener nos activités et d'améliorer notre service en nous mettant l'accent sur la sécurité dans tout ce que nous faisons.

Nous sommes très enthousiastes de passer à la prochaine étape de notre processus d'acquisition de navire. Alors que nous terminons l'étape de la demande de qualification et que nous passons au processus d'appel d'offres, nous nous approchons de la sélection d'un partenaire pour construire et fournir un nouveau navire à notre service. Nous poursuivrons également nos discussions et la planification avec le gouvernement du Canada pour améliorer l'infrastructure d'administration de Port aux Basques ainsi que des initiatives visant à renforcer la sécurité et l'efficacité opérationnelle du port à Port aux Basques.

Notre engagement envers une main-d'œuvre forte et diversifiée demeure inébranlable. Nous reconnaissons l'importance de la diversité et de l'inclusion et nous continuerons à mettre en œuvre des politiques et des plans de ressources humaines pour nous aider à atteindre cet objectif. Nous utiliserons également les résultats de notre sondage sur l'engagement des employés pour nous appuyer sur nos points

forts et améliorer notre milieu de travail, un élément clé du maintien de notre effectif talentueux et expérimenté.

Nous mettrons aussi en œuvre notre nouveau système de gestion de l'environnement pour guider nos actions en vue d'améliorer la performance environnementale, d'atténuer les répercussions néfastes sur l'environnement et de maintenir la sensibilisation envers l'environnement.

Reconnaissant qu'une approche proactive envers l'innovation est nécessaire pour maximiser les avantages des nouvelles technologies et réaliser des gains d'efficacité, nous avons défini l'innovation comme l'un de nos domaines d'intérêt stratégique pour l'avenir. Nous pourrions rehausser l'efficacité de nos opérations dans l'ensemble de l'organisation grâce à de nouveaux systèmes, des processus commerciaux mis à jour et l'accès aux technologies les plus récentes, dont l'intelligence artificielle.

Le service à la clientèle tiendra toujours une place importante et pour l'année à venir, on mettra des efforts supplémentaires pour rehausser l'expérience des clients. Nous continuons à évaluer notre structure de prix par le biais de campagnes de rabais et à maximiser les possibilités d'améliorer nos offres aux clients et les canaux de communication. Nous poursuivrons aussi un examen de nos activités pour favoriser l'amélioration de l'efficacité et de la responsabilité financière tout en maintenant un service abordable.

Nous sommes confiants que nous pourrions répondre aux attentes de notre actionnaire, nos clients, nos parties prenantes et de nos employés même s'il subsiste des incertitudes liées au virus de la COVID-19 et ses répercussions sur nos priorités et projections opérationnelles par une gestion financière et une gouvernance efficaces. Nous avons une excellente équipe avec un solide plan stratégique pour les 12 prochains mois et au-delà. Nous avons hâte de partager ces améliorations et succès au cours des prochains mois.



Gouvernance

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 d'administration 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 (10) personnes. Le gouvernement du Canada choisit et nomme les membres indépendants du Conseil d'administration en vue de mandats déterminés. Le président et chef de la direction est également membre du Conseil d'administration.

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.* offrent toutes deux des lignes directrices relativement à la gestion des opérations de la société. Les statuts constitutifs de la société, ses règlements administratifs, son énoncé de mission et ses valeurs orientent aussi le Conseil d'administration et la direction dans leurs prises de décisions. Finalement, la Politique maritime nationale procure une orientation cruciale ainsi que des limites, car elle exige que Marine Atlantique ne se concentre uniquement que sur les services traversiers du golfe.

Le Conseil d'administration est fortement engagé envers une bonne gouvernance d'entreprise et des parties prenantes et il fournit 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.

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le Conseil d'administration est doté de comités permanents mobilisant et soutenant ses efforts dans un certain nombre de domaines de responsabilité en matière de gouvernance à savoir 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.

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 la société, de la gouvernance, de l'éthique et de la responsabilité sociale de la société. Le comité est fortement engagé envers une bonne gouvernance d'entreprise et des parties prenantes.

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

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

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 gestion des régimes de retraite pour les employés de Marine Atlantique S.C.C.

Membres du Conseil d'administration et des comités

31 MARS 2020



Gary O'Brien

CHANNEL-PORT AUX BASQUES, T.-N.-L.
Président suppléant/par intérim,



James Doody

ST. JOHN'S, T.-N.-L.
Président du Comité de la gestion des régimes de retraite, Membre du Comité de gouvernance, des risques et de la stratégie de la société



Murray Hupman

NORTH SYDNEY, N.-É.
Membre d'office du Conseil d'administration, Membre d'office du Comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie, Membre d'office du Comité des ressources humaines, de la santé, de la sécurité et de l'environnement, Membre d'office du Comité de la vérification



Owen Fitzgerald

SYDNEY, N.-É.
Membre du Comité de la vérification, Membre du Comité des ressources humaines, de la santé, de la sécurité et de l'environnement



Carla Arsenault

SYDNEY RIVER, N.-É.
Présidente du Comité de gouvernance, des risques et de la stratégie de la société, Membre du Comité de la gestion des régimes de retraite, Membre du Comité de la vérification



Craig Priddle

CORNER BROOK, T.-N.-L.
Président du Comité de la vérification
Membre du Comité de gouvernance, des risques et de la stratégie de la société



Janie Bussey, Q.C.

LOGY BAY, T.-N.-L.
Présidente du Comité des ressources humaines, de la santé, de la sécurité et de l'environnement, Membre du Comité de gouvernance, des risques et de la stratégie de la société



Ann-Margret White

ST. JOHN'S, T.-N.-L.
Membre du Comité de la vérification
Membre du Comité des ressources humaines, de la santé, de la sécurité et de l'environnement



Brent Chaffey

SAINT DAVID'S, T.-N.-L.
Membre du Comité de la gestion des régimes de retraite, Membre du Comité des ressources humaines, de la santé, de la sécurité et de l'environnement

Note de bas de page :

Kristopher Parsons, président du Conseil d'administration a remis sa démission entrant en vigueur le 18 novembre 2019

Donald Barnes, Président et chef de la direction a terminé son mandat le 14 avril 2019



TRAVAILLER 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 Atlantic et le Code de déontologie du secteur public. La société a également publié une politique sur la divulgation d'actes répréhensibles qui décrit les façons dont les employés peuvent signaler un comportement qui va à l'encontre des valeurs éthiques et de la société.



SERVICE DANS LES DEUX LANGUES OFFICIELLES

À titre de société d'état fédérale, Marine Atlantic est engagée à offrir aux clients l'option de recevoir des services dans l'une ou l'autre des deux langues officielles du Canada. Marine Atlantic 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.



EXAMEN SPÉCIAL DU BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL

La société a continué à faire des progrès tout au long de l'année relativement aux recommandations énoncées dans l'examen spécial du Bureau du vérificateur général du Canada de Marine Atlantic publié en février 2019. Le rapport a identifié huit recommandations. À ce jour, deux recommandations ont été réalisées et des progrès importants ont été faits par rapport à trois autres recommandations qui devraient être terminées au cours du prochain exercice. La seule lacune importante indiquée dans le rapport concerne les délais de l'obtention de l'approbation du Plan d'entreprise et des répercussions potentielles sur la planification stratégique à long terme de l'organisation, en particulier sa stratégie à long terme reliée à la flotte. La société continue de communiquer avec les responsables gouvernementaux pertinents en vue de satisfaire aux exigences requises pour faciliter l'approbation rapide de ses plans d'entreprise et la résolution de la stratégie de renouvellement de la flotte de la société ainsi que les besoins de financement pour appuyer les activités de renouvellement de la flotte.

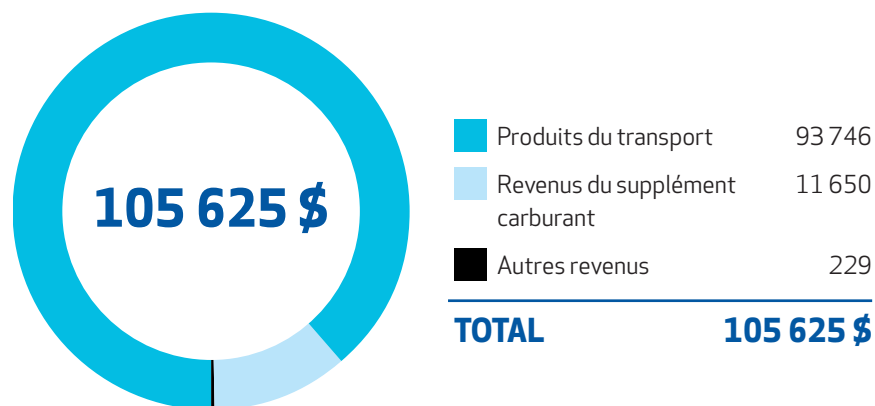
L'examen a révélé des progrès considérables réalisés par l'organisation depuis le dernier examen spécial effectué en 2009.

- Marine Atlantic dispose de bonnes pratiques pour surveiller l'exploitation de la Société et gérer ses activités.
- La surveillance du Conseil d'administration est efficace et les membres reçoivent en temps opportun de l'information de la direction.
- La société dispose de processus systématiques de planification stratégique et utilise une méthodologie de tableau de bord prospectif pour dresser son plan stratégique, qui concorde avec le mandat de la société.
- La société a élaboré une politique de gestion des risques et un cadre pour l'aider à déterminer et à évaluer les risques.
- La société s'est dotée de moyens et de méthodes efficaces pour gérer la sécurité et les services de traversier.
- Les plans d'entretien des navires, le plan d'entretien préventif des biens à terre et le plan principal des projets d'immobilisations portaient sur tous les biens de la société.

Aperçu Financier

REVENUS ET GAINS DE 2019-20

EXERCISE TERMINÉ LE 31 MARS 2020 (EN MILLIERS)



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 2019-20, les dépenses de la société ont totalisé 242,5 millions de dollars; les revenus provenant des tarifs clients et d'autres revenus connexes ont atteint 104,5 millions de dollars; et 135,3 millions de dollars ont été reçus en subvention. Le recouvrement des coûts de la société était de 63,7 pour cent comparativement à 65,5 pour cent lors du dernier exercice. Ce résultat se situe en deçà de la cible de 65 % fixée par notre actionnaire. La COVID-19 a été un des facteurs qui a contribué à ce résultat.

DÉPENSES ET PERTES DE 2019-20

EXERCISE TERMINÉ LE 31 MARS 2020 (EN MILLIERS)

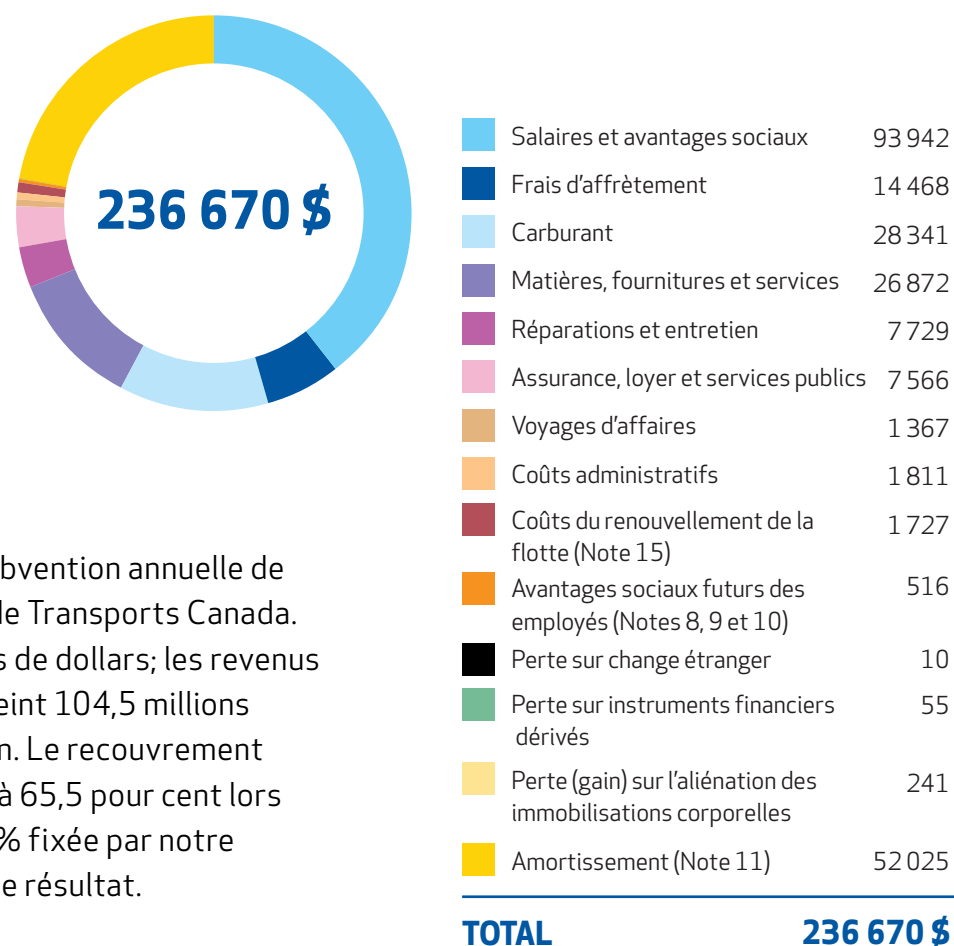


TABLEAU DE APERÇU FINANCIER

EXERCISE TERMINÉ LE 31 MARS 2020 (EN MILLIERS)

	2019-20	2018-19	2017-18	2016-17	2015-16
Produits du transport	93 746 \$	96 568 \$	100 474 \$	99 227 \$	97 109 \$
Supplément pour le carburant	11 650	11 976	10 510	10 411	10 105
Autres revenus	229	254	584	502	110
Gains	-	3 020	1 047	3 777	2 137
	105 625	111 818	112 615	113 917	109 461
Charges d'exploitation	141 014	137 282	143 254	137 682	133 488
Carburant	28 341	31 498	27 793	19 108	22 574
Pertes	306	1 260	202	2 566	500
Coûts d'affrètement	14 468	13 652	13 403	12 920	35 521
Avantages sociaux futurs des employés	516	4 809	7 389	9 025	13 764
Amortissement	52 025	50 033	45 166	39 144	31 632
	236 670	238 534	237 207	220 445	237 479
Déficit avant financement public	133 315	126 716	124 592	106 528	128 018
Financement public					
Opérations	83 239	75 977	85 800	61 203	114 637
Immobilisations	50 076	49 691	60 958	37 598	236 362
Excédent d'opérations (déficit)	2 270 \$	(1 048) \$	22 166 \$	(7 727) \$	222 981 \$
ACTIF:					
Actif total	606 974 \$	614 540 \$	623 777 \$	591 552 \$	587 814 \$
Achat de navires, d'installations et d'équipement	50 076 \$	49 691 \$	60 958 \$	37 598 \$	236 362 \$

ACHALANDAGE ET EMPLOYÉS

	2019-20	2018-19	2017-18	2016-17	2015-16
Passagers	311 499	307 758	328 594	326 796	322 661
Véhicules passagers	120 426	115 972	122 444	120 314	116 574
Véhicules commerciaux	82 194	87 739	91 396	94 459	95 914
EA*	470 095	486 407	510 673	522 360	523 144
Nombre de traversées aller	1 632	1 634	1 685	1 701	1 684
Employés (période de pointe d'emploi)	1 276	1 319	1 259	1 282	1 252
Employés (équivalents temps plein)**	1 063	1 089	1 097	1 068	1 049

* 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 3,2 millions de dollars, soit 3 %, inférieurs à ceux de l'exercice 2018-19. Cette diminution est attribuable à la baisse des volumes de l'achalandage commercial. Le revenu total de l'exercice a été de 1,8 million de dollars inférieurs aux prévisions budgétaires. La société avait prévu une chute de l'ensemble de l'achalandage pour cet exercice, mais la baisse de l'achalandage de véhicules commerciaux a été plus élevée que prévu bien qu'elle a été partiellement compensée par des volumes de passagers plus élevés.

La société a un programme de couverture qui implique l'achat anticipé d'échange d'énergie et de contrats de change à terme. Aucun gain n'a été enregistré sur l'accord d'échange d'énergie en 2019-2020 par rapport à un budget de 2 millions de dollars. Cela est dû à la baisse des prix du carburant tout au long de l'année et à la baisse importante du carburant survenue en mars 2020 entraînée par le COVID-19.

SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX

Les salaires et avantages sociaux ont augmenté de 1,8 million de dollars, soit 2 %, par rapport à l'exercice 2018-19, principalement en raison de l'inflation et de la hausse des frais généraux. Les coûts de la main-d'œuvre ont augmenté de 2,5 millions de dollars par rapport aux prévisions budgétaires, car davantage alors que des fonds plus élevés ont été alloués aux salaires et aux avantages sociaux provenant d'autres postes du budget après l'élaboration du budget initial.

FRAIS D'AFFRÈTEMENT

Les frais d'affrètement ont été supérieurs de 0,8 million de dollars par rapport à l'exercice précédent et inférieurs de 1,7 million de dollars par rapport aux prévisions budgétaires. L'augmentation est due à une augmentation du taux journalier, tandis que l'écart budgétaire est dû à des taux de change inférieurs aux prévisions.

CARBURANT

La dépense de carburant a été supérieure de 3,2 millions de dollars par rapport au dernier exercice, bien qu'égal aux prévisions budgétaires. Le prix du carburant a baissé cette année en raison de la baisse mondiale des prix du carburant.

MATIÈRES, FOURNITURES ET SERVICES

Les coûts de matières, de fournitures et des services ont été supérieurs de 2,2 millions de dollars comparativement à l'exercice précédent, bien qu'ils étaient égaux aux prévisions budgétaires. L'augmentation des coûts était principalement reliée à la mise en œuvre du programme de nouveaux uniformes de la société et à l'augmentation des coûts en services professionnels.

RÉPARATIONS ET ENTRETIEN

Les coûts de réparations et d'entretien ont été de 0,9 million de dollars inférieurs lors de l'exercice 2019-20 et de 3,5 millions de dollars inférieurs aux prévisions budgétaires. Certaines des activités prévues au budget pour l'année ont été déterminées comme étant des immobilisations et elles ont été financées par le biais du programme d'immobilisations.

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 0,6 million de dollars inférieurs aux prévisions budgétaires. La baisse des coûts d'assurance a compensé la hausse des coûts de services publics. Les économies budgétaires sont principalement imputables à des primes d'assurance moins élevées que prévu.

VOYAGES D'AFFAIRES

Les coûts de déplacement ont été de 0,3 million de dollars inférieurs à ceux de l'exercice précédent et inférieurs de 0,9 million de dollars par rapport aux prévisions budgétaires. Le total des coûts de déplacements pour l'exercice a été de 1,4 million de dollars. Les voyages d'affaires ont poursuivi leur tendance à la baisse en raison d'initiatives visant à réduire les coûts de déplacement, comme la collaboration à distance par l'utilisation de la technologie. Des économies ont également été associées à des voyages d'affaires différés en raison de la COVID-19.

COÛTS ADMINISTRATIFS

Les coûts administratifs ont été inférieurs de 0,9 million de dollars par rapport à l'exercice précédent et inférieurs de 0,9 million de dollars par rapport aux prévisions budgétaires. Ces coûts sont principalement reliés aux activités de marketing et de formation. Le niveau de ces activités a été inférieur cette année.

COÛTS DU RENOUELEMENT DE LA FLOTTE

Les coûts du renouvellement de la flotte de 1,727 million de dollars sont reliés au nouveau projet d'achat de navire de la société. Des ressources externes ont été contractées pour collaborer au processus d'appel d'offres.

AVANTAGES SOCIAUX FUTURS DES EMPLOYÉS

Les dépenses relatives aux avantages sociaux futurs déterminées selon un calcul actuariel ont diminué de 4,3 millions de dollars. Les estimations actuarielles sont basées sur des hypothèses actuarielles telles que les taux d'actualisation et les taux de rendement attendus des actifs des régimes. La différence d'un exercice à l'autre est attribuable à la baisse des charges reliées aux prestations de retraite. Le budget représente les besoins en liquidités estimés pour les paiements actuels des services et des primes.

PERTE SUR CHANGE ÉTRANGER

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.

MOINS-VALUE SUR LES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La société a connu une perte sur les instruments financiers dérivés reliés au programme de couverture qui implique l'achat anticipé d'échange d'énergie et de contrats de change à terme.

PERTE SUR L'ALIÉNATION DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES

La société a enregistré une perte de 0,2 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 équipements.

AMORTISSEMENT

L'amortissement a été supérieur de 1,9 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 supérieurs de 7,6 millions de dollars lors de l'exercice 2019-20. Le financement du gouvernement pour l'exploitation a été supérieur de 7,2 millions de dollars alors que le financement des projets d'immobilisations a été supérieur de 0,4 million de dollars.

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En 2019-20, Marine Atlantique a dépensé 50 millions de dollars pour le renouvellement de l'actif comparativement à 49,7 millions de dollars au cours de l'exercice précédent. 19,2 millions de dollars ont été consacrés à des projets reliés à la flotte par rapport à 14,2 millions de dollars au cours de l'exercice précédent. Un montant supplémentaire de 30,8 millions de dollars a été dépensé pour le remplacement et la modernisation des installations et de l'équipement à terre par rapport à 35,5 millions de dollars lors de l'exercice 2018-19.

États financiers

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

C'est à la direction de Marine atlantique S.C.C. (« la Société ») qu'incombe la responsabilité de la préparation et de la présentation des états financiers. Les présents états financiers sont préparés conformément aux Normes comptables du secteur public du Canada. Ces normes ont été appliquées en tenant compte des meilleures estimations et jugements de la direction qui sont considérés comme adéquats dans le contexte de la Société. La direction 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.

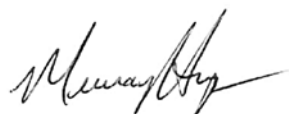
Il incombe au Conseil d'administration de voir à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière d'information financière et de contrôle interne. Le Comité de la vérification s'acquitte de cette responsabilité au nom du Conseil d'administration. Le Comité de la vérification examine les 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, audite les états financiers de la Société et présente son rapport au ministre responsable de Marine Atlantique S.C.C. 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.



Le vice-président aux finances, Le président et chef de la direction,
Shawn Leamon, CPA, CGA
St. John's, Canada
20 juin 2020



Murray Hupman, P.Eng.
St. John's, Canada
20 juin, 2020



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 2020, 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 2020, 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 la vérificatrice générale du Canada,



Mathieu Le Sage, CPA, CGA
Directeur principal

Halifax, Canada
Le 20 juin 2020

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

AU 31 MARS 2020 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2020	2019
Actifs financiers		
Trésorerie (note 4)	11 202 \$	13 613 \$
Débiteurs (note 13a))	6 712	7 390
Somme à recevoir du gouvernement du Canada (note 5)	8 966	13 404
Stocks destinés à la revente (note 6)	325	327
Instruments financiers dérivés (note 12)	11	2 514
Actif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	145 652	133 911
	172 868	171 159
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (notes 7 et 13c))	24 957	30 158
Instruments financiers dérivés (notes 12 et 13 c))	9 801	693
Revenus reportés	3 287	4 831
Somme à payer au gouvernement du Canada (note 5)	583	2 994
Charges à payer au titre des indemnités de vacances	6 259	6 319
Passif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	2 829	2 723
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués (note 9)	51 092	49 910
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (note 10)	11 665	11 341
	110 473	108 969
Actifs financiers nets	62 395	62 190
Actifs non financiers		
Immobilisations corporelles (note 11)	419 393	421 588
Stocks destinés à la consommation (note 6)	11 985	18 448
Charges payées d'avance	2 728	3 345
	434 106	443 381
Excédent accumulé (note 14)	496 501 \$	505 571 \$

Obligations contractuelles (note 17)

Éventualités (notes 18 et 19)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Au nom du Conseil d'administration :



Gary O'Brien
Administrateur



Craig Priddle
Administrateur

ÉTAT DES RÉSULTATS

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2020 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2020		2019	
	Budget (note 20)	Réel	Réel	
Revenus				
Produits des activités de transport	95 429 \$	93 746 \$	96 568 \$	
Produits du supplément pour le carburant	11 890	11 650	11 976	
Autres produits	127	229	254	
Gain réalisé sur dérivés	2 000		3 020	
	109 446	105 625	111 818	
Charges				
Salaires et avantages sociaux	91 419	93 942	92 129	
Droits d'affrètement	16 154	14 468	13 652	
Carburant	28 467	28 341	31 498	
Matériaux, fournitures et services	27 059	26 872	24 667	
Réparations et entretien	11 212	7 729	8 676	
Assurance, loyers et services publics	8 198	7 566	7 411	
Frais de déplacement	2 291	1 367	1 659	
Frais administratifs	2 755	1 811	2 740	
Coûts de renouvellement de la flotte (note 15)	1 500	1 727	-	
Avantages sociaux futurs (notes 8, 9 et 10)	12 010	516	4 809	
Perte de change		10	31	
Perte réalisée sur dérivés		55	-	
Perte sur cession d'immobilisations corporelles		241	1 229	
Amortissement (note 11)	49 400	52 025	50 033	
	250 465	236 670	238 534	
Déficit avant le financement public	(141 019)	(131 045)	(126 716)	
Financement public (note 5)				
Exploitation	92 065	83 239	75 977	
Immobilisations corporelles	50 835	50 076	49 691	
	142 900	133 315	125 668	
Excédent (déficit) lié aux activités	1 881	2 270	(1 048)	
Excédent accumulé, au début de l'exercice	502 595	502 595	503 643	
Excédent accumulé, à la fin de l'exercice (note 14)	504 476 \$	504 865 \$	502 595 \$	

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES GAINS ET PERTES DE RÉÉVALUATION

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2020 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2020	2019
Gains (pertes) de réévaluation cumulés au début de l'exercice	2 976 \$	5 061 \$
Gains (pertes) de réévaluation survenus pendant l'exercice		
Gain (perte) non réalisé sur devises	271	(529)
Perte (gain) non réalisé sur dérivés	(11 666)	1 464
Montants reclassés dans l'états des résultats		
Perte (gain) réalisé sur dérivés	55	(3 020)
Pertes de réévaluation nets de l'exercice	(11 340)	(2 085)
Gains (pertes) de réévaluation cumulés à la fin de l'exercice (note 14)	(8 364) \$	2 976 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DE LA VARIATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2020 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2020		2019	
	Budget	Réel	Réel	
	(note 20)			
Excédent (déficit) lié aux activités	1 881 \$	2 270 \$	(1 048)	\$
Variation due aux immobilisations corporelles				
Acquisition d'immobilisations corporelles (note 11)	(53 385)	(50 076)	(49 691)	
Amortissement des immobilisations corporelles (note 11)	49 400	52 025	50 033	
Pertes sur cession d'immobilisations corporelles		241	1 229	
Produits de la cession d'immobilisations corporelles		5	20	
(Augmentation) diminution des immobilisations corporelles	(3 985)	2 195	1 591	
Variation due aux autres actifs financiers				
Acquisition de stocks destinés à la consommation	(28 467)	(24 314)	(28 485)	
Utilisation de stocks destinés à la consommation	28 467	30 777	32 843	
Acquisition de charges payées d'avance	(16 154)	(17 916)	(19 217)	
Utilisation de charges payées d'avance	16 154	18 533	19 136	
Diminution (augmentation) des autres actifs financiers nets	-	7 080	4 277	
(Pertes) gains de réévaluation nets	(4 200)	(11 340)	(2 085)	
Augmentation des actifs financiers nets	(6 304)	205	2 735	
Actifs financiers nets au début de l'exercice	62 170	62 190	59 455	
Actifs financiers nets à la fin de l'exercice	55 866 \$	62 395 \$	62 190 \$	

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2020 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2020		2019	
Activités de fonctionnement				
Rentrées de fonds — clients	104 262	\$	109 079	\$
Rentrées de fonds — autres produits	229		254	
Financement public — exploitation	84 065		76 654	
Financement public — immobilisations	51 277		56 987	
Sorties de fonds — fournisseurs	(89 108)		(80 888)	
Sorties de fonds — employés	(91 491)		(93 948)	
Sorties de fonds — avantages sociaux futurs	(10 644)		(10 904)	
	48 590		57 234	
Activités d'investissement en immobilisations				
Acquisition d'immobilisations corporelles	(51 277)		(56 987)	
Produits de la cession d'immobilisations corporelles	5		20	
	(51 272)		(56 967)	
Effets des variations de change sur la trésorerie	271		(529)	
(Diminution) augmentation nette de la trésorerie	(2 411)		(262)	
Trésorerie au début de l'exercice	13 613		13 875	
Trésorerie à la fin de l'exercice	11 202	\$	13 613	\$
La trésorerie comprend :				
Trésorerie affectée	7 013	\$	9 334	\$
Trésorerie non affectée	4 189		4 279	
	11 202	\$	13 613	\$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2020 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

1. NATURE DE L'EXPLOITATION ET AUTORISATION

Marine Atlantique S.C.C. est constituée en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions. La Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C. de 1986 établit la Société comme société d'État mère. Marine Atlantique S.C.C. est une société d'État fédérale nommée à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques et elle n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéficiaires aux termes de la Loi de l'impôt sur le revenu. La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Aux termes de la Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C., les statuts de la Société limitent les activités de celle-ci à l'acquisition, la mise sur pied, la gestion et l'exploitation d'un service de transport maritime, d'un service d'entretien, de réparations et de radoub, d'une entreprise de construction navale et d'une entreprise ou de services corrélatifs. Dans le but de se conformer à la Politique maritime nationale (1995), le mandat de la Société a été réduit à l'exploitation d'un service de traversiers. Cette mission constitue donc, aux yeux de la Société, son seul programme. La mission de la Société est d'« offrir un service de traversier sûr, écologique et de qualité de manière fiable, courtoise et économique 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 salariés 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 2019, le ratio était de 51:49 entre les salariés et la Société. Les cotisations des salariés ont donc été ajustées à compter du 1er janvier 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. 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 COMPTABLES

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 après amortissement.

Les dérivés sont initialement comptabilisés 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 sous-jacents. Les coûts de transaction sont passés en charges au moment où ils sont engagés.

(c) Indemnités d'assurance à recevoir

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

(d) Stocks

Les stocks se composent des stocks de carburant, qui sont évalués au coût historique ou au coût de remplacement, selon le moindre des deux montants, et des pièces de rechange utilisées à bord des navires, qui sont évaluées au coût historique.

(e) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles, qui englobent les navires, les installations et le matériel, sont comptabilisées au coût diminué de l'amortissement cumulé.

La flotte de navires de la Société comprend les navires qui lui appartiennent et les projets de navires, les installations côtières se composent des bâtiments des terminaux, des installations de débarquement, des quais et des infrastructures connexes. Le matériel comprend le matériel informatique et les logiciels, le mobilier et les véhicules.

Les principales pièces de rechange sont comptabilisées en tant qu'immobilisations corporelles et ne sont pas amorties tant qu'elles ne sont pas utilisées. 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 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	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
(sur la plus courte de ces deux durées)

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 pour répondre aux projections 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 établies en fonction du nombre d'années de service des salariés et du salaire moyen pour les meilleures années de service ou du salaire de fin de carrière.

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

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants au régime de retraite agréé et au régime d'avantages de retraite supplémentaire adopté en 2006 est de 9,5 ans (9,6 ans en 2019). L'espérance de vie moyenne estimative des participants à l'ancien régime de retraite supplémentaire est de 13,4 ans (14,1 ans en 2019).

AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES DE RETRAITE

(ii) Régime 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 coûts associés aux employés retraités sont accumulés. Les coûts pour les employés actuels sont imputés au fur et à mesure qu'ils sont engagés.

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 11,4 ans (11,0 ans en 2019). Les ajustements apportés en raison de modifications des régimes, pour un montant net après compensation des gains ou pertes actuariels non amortis concernant les services rendus par les salariés au cours de l'exercice précédent, sont comptabilisés dans l'état des résultats de la période au cours de laquelle la modification a été apportée.

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

Les salariés en activité 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. Le coût de cet avantage pour les salariés en activité est passé en charges au fur et à mesure où il est engagé. Aucun passif n'a été comptabilisé dans l'état de la situation financière pour les salariés retraités, 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 de 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 2019).

(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. L'employé 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

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'avances

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 non réalisé qui se produit avant le règlement est comptabilisé dans l'état des gains et pertes de réévaluation. Au cours de l'exercice où a lieu le règlement, le montant cumulé des gains et pertes de réévaluation fait l'objet d'une écriture de contrepassation dans l'état des gains et pertes de réévaluation et un gain ou une perte de change déterminé en fonction du cours du change à la date de comptabilisation initiale de l'élément est comptabilisé dans l'état des résultats.

(k) Passifs éventuels

Les passifs éventuels sont des obligations potentielles qui peuvent donner lieu à des passifs réels si un ou plusieurs événements futurs se produisent ou ne se produisent pas. Dans la mesure où il est probable qu'un événement futur confirmera qu'un passif a été engagé à la date des états financiers et si le montant en cause peut faire l'objet d'une estimation raisonnable, 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 sur 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 constitués et le passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués, les durées de vie utile des immobilisations corporelles et les litiges. Les estimations sont établies à partir des meilleures informations disponibles au moment de la préparation des états financiers et elles sont révisées annuellement afin de refléter les nouvelles informations obtenues. Les résultats réels pourraient différer des estimations établies.

3. 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

La trésorerie comprend une trésorerie affectée qui est constituée 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 4 500 € (6 222 € en 2019); ce qui représente 7 013 dollars canadiens au 31 mars 2020 (9 334 dollars canadiens en 2019). Ces sommes doivent être remises aux propriétaires du traversier en cas de violation à l'entente d'affrètement par la Société.

Une modification à l'entente d'affrètement a été signée le 18 mars 2019 pour une période d'un an à compter du 15 novembre 2019, qui prévoit une option de prolongation d'une ou deux années qui doit être exercée par l'affréteur au plus tard le 15 mai 2020. Cette modification a aussi réduit le dépôt de garantie requis de 6 201 € à 4 500 € à compter du 1er avril 2019.

5. SOMME (À RECEVOIR DU) À PAYER AU GOUVERNEMENT DU CANADA

La Société est financée par le gouvernement du Canada en fonction principalement de ses besoins de trésorerie. En outre, les éléments comptabilisés dans l'état des résultats 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.

	2020	2019
Somme à payer au gouvernement du Canada au début de l'exercice	2 994 \$	2 717 \$
Somme (à recevoir) du gouvernement du Canada au début de l'exercice	(13 404)	(21 100)
Crédits parlementaires reçu au cours de l'exercice	135 342	133 641
Comptabilisés au cours de l'exercice :		
Financement public - exploitation	(83 239)	(75 977)
Financement public - immobilisations	(50 076)	(49 691)
Excédent (déficit) - financement public	2 027	7 973
Somme (à recevoir) du gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	(8 966)	(13 404)
Somme à payer au gouvernement du gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	583 \$	2 994 \$

6. STOCKS

	2020	2019
Stocks destinés à la consommation		
Stock de carburant	3 438 \$	10 649 \$
Pièces de rechange - sur les navires	5 088	4 451
Pièces de rechange - à terre	3 459	3 348
	11 985	18 448
Stocks destinés à la revente		
Stock de restauration	325	327
Total des stocks	12 310 \$	18 775 \$

Le montant des stocks passé en charges au cours de l'exercice clos le 31 mars 2020 s'élève à 32 373 \$ (35 323 \$ en 2019). Au cours de l'exercice, la Société a constaté une réduction de valeur de 1 783 \$ (638 \$ en 2019) au titre des stocks.

7. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2020	2019
Créditeurs	11 576 \$	19 232 \$
Charges à payer	3 859	3 283
Salaires et avantages à payer	8 088	6 158
Sommes à remettre à l'État (retenues sur salaire)	1 434	1 485
Créditeurs et charges à payer	24 957 \$	30 158 \$

Les sommes dues à d'autres organisations publiques se chiffrent à 230 \$ (202 \$ en 2019). 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 2019 pour l'exercice clos le 31 mars 2020 et en date du 31 décembre 2018 pour l'exercice clos le 31 mars 2019). Toutefois, un ajustement a été apporté pour refléter les variations importantes qui se sont produites sur les marchés de janvier à mars 2020. 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 :

	2020	2019
Obligation au titre des prestations constituées		
Solde d'ouverture	685 627 \$	698 979 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	7 258	7 879
Cotisations - salariés	7 540	7 535
Intérêts débiteurs	27 463	26 434
Prestations versées	(36 192)	(35 929)
(Gain) perte actuariel	10 826	(19 271)
Solde de clôture	702 522 \$	685 627 \$
Valeur liée au marché des actifs des régimes		
Solde d'ouverture	848 551 \$	834 946 \$
Rendement des actifs	37 321	33 357
Cotisations - employeur	8 194	8 642
Cotisations - salariés	7 540	7 535
Prestations versées	(36 192)	(35 929)
Solde de clôture	865 414 \$	848 551 \$

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

	2020		2019	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Actifs au titre du régime de retraite (valeur liée au marché)	865 414 \$	- \$	848 551 \$	- \$
Obligations au titre du régime de retraite (valeur actuarielle)	698 812	3 709	682 348	3 279
Excédent (déficit) à la fin de l'exercice	166 602	(3 709)	166 203	(3 279)
(Gains) pertes actuariels net non amortis	(22 913)	844	(34 301)	517
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	1 963	36	2 009	39
Actif (passif) au titre des prestations de retraite constituées	145 652 \$	(2 829) \$	133 911 \$	(2 723) \$

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

	2020		2019	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Cotisations				
Employeur	7 992 \$	156 \$	8 356 \$	156 \$
Salariés	7 540	-	7 535	-
Total des cotisations	15 532 \$	156 \$	15 891 \$	156 \$
Prestations versées	36 036 \$	156 \$	35 773 \$	156 \$

Composantes du coût découlant des régimes de retraite :

	2020		2019	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Calcul des coûts des régimes de retraite de l'exercice :				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	14 681 \$	117 \$	15 266 \$	149 \$
Amortissement des pertes actuarielles nettes	(2 047)	71	(30)	74
Cotisations des salariés	(7 540)	-	(7 535)	-
Charge au titre des prestations de retraite	5 094	188	7 701	223
Intérêts sur les obligations au titre du régime	27 392	71	26 362	72
Rendement prévu des actifs du régime	(36 234)	-	(33 581)	-
Charge (revenu) d'intérêts au titre des prestations de retraite	(8 842)	71	(7 219)	72
Coût (revenu) des régimes de retraite	(3 748) \$	259 \$	482 \$	295 \$

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 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 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 mars 2020, les actifs du régime étaient composés à 22 % de titres de créance, à 21 % d'actions et à 47 % de contrats de rentes (25 %, 20 % et 50 %, respectivement, en 2019).

La valeur de marché des actifs du régime s'élève à 455 134 \$ (425 589 \$ en 2019). De plus, la valeur déterminée selon l'évaluation actuarielle des contrats de rentes sans rachat des engagements se chiffre à 402 988 \$ (420 007 \$ en 2019). Le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur du marché était de 20 377 \$ ou 4,8 % (perte de 6 313 \$ ou 1,5 % en 2019) et le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur liée au marché était de 37 321 \$ ou 4,4 % (33 357 \$ ou 4 % en 2019).

Les gains et les pertes survenus au cours de l'exercice se ventilent comme suit : gain sur la valeur liée au marché des actifs des régimes de 1 323 \$ (14 810 \$ en 2019); perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées dans le cadre du régime de retraite agréé de 10 428 \$ (gain de 19 306 \$ en 2019); perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées dans le cadre des régimes de retraite supplémentaires de 399 \$ (perte de 35 \$ en 2019).

Les hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2020	2019
Obligations au titre des régimes de retraite		
Taux d'actualisation – régime agréé	5,00%	5,40%
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	1,75%	2,15%
Taux de croissance de la rémunération	3,50%	3,50%
Taux d'inflation	2,00%	2,00%
Coût des régimes de retraite		
Taux d'actualisation – régime agréé	5,40%	5,30%
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	2,15%	2,20%
Taux de rendement prévu des actifs	5,40%	5,30%
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 2019 pour l'exercice clos le 31 mars 2020 et en date du 31 décembre 2016 pour l'exercice clos le 31 mars 2019. Une charge de 1 692 \$ (2 127 \$ en 2019) 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 :

	2020	2019
Obligation au titre des avantages complémentaires de retraite constitués (valeur actuarielle)	(37 978) \$	(40 337) \$
(Gain) actuariel net non amorti	(13 277)	(9 658)
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	163	85
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués	(51 092) \$	(49 910) \$

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

	2020	2019
Cotisations de l'employeur	510 \$	446 \$
Prestations versées	510 \$	446 \$

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

	2020	2019
Calcul du coût des avantages complémentaires de retraite de l'exercice :		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 888 \$	2 007 \$
Intérêts sur les obligations	900	937
Amortissement des (gains) actuariels nets	(1 096)	(817)
Coût des avantages complémentaires de retraite	1 692 \$	2 127 \$

Les hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2020	2019
Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite		
Taux d'actualisation	1,75%	2,15%
Taux de croissance de la rémunération	3,50%	3,50%
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	4,90%	4,90%
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,00%	4,00%
Année où l'on prévoit atteindre le taux cible	2040	2040
Taux d'inflation	2,00%	2,00%
Coût des avantages complémentaires de retraite		
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%

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 spécifiées et 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 de travail des salariés actuels et des anciens salariés.

Le passif déterminé par évaluation actuarielle comprend une obligation au titre des prestations d'invalidité et des pensions de survivants accordées connues, une obligation au titre de toutes les prestations futures pouvant être accordées relativement à des demandes d'indemnisation passées et d'autres coûts comme l'indemnisation temporaire, les frais pour soins de santé, les coûts de réadaptation ainsi que les frais d'administration facturés par les diverses commissions 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 2019. 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 2019.

Une charge de 2 313 \$ (1 905 \$ en 2019) 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 :

	2020		2019	
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (valeur actuarielle)	(15 775)	\$	(15 551)	\$
Pertes actuarielles nettes non amorties	3 798		3 510	
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	312		700	
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués	(11 665)	\$	(11 341)	\$

Résumé des prestations versées au cours de l'exercice :

	2020		2019	
Prestations versées	1 989	\$	1 946	\$

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

	2020	2019
Calcul du coût des avantages postérieurs à l'emploi de l'exercice :		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 400 \$	1 181 \$
Intérêts sur les obligations	344	320
Amortissement des pertes actuarielles nettes	569	404
Coût des avantages postérieurs à l'emploi	2 313 \$	1 905 \$

Les principales hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2020	2019
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation	1,75%	2,15%
Taux de croissance de la rémunération moyenne dans l'industrie	2,75%	3,00%
Taux d'inflation	2,00%	2,00%
Taux de croissance du coût des soins de santé	4,00%	4,00%
Coût des avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation	1,75%	2,20%
Taux de croissance de la rémunération moyenne dans l'industrie	2,75%	3,00%
Taux d'inflation	2,00%	2,00%
Taux de croissance du coût des soins de santé	4,00%	5,00%

Pour l'exercice clos le 31 mars 2020, la Société a versé à la Commission d'indemnisation des accidents du travail de la Nouvelle-Écosse des primes de 595 \$ (495 \$ en 2019) qui sont incluses dans les salaires et avantages sociaux présentés à l'état des résultats. Ces primes représentent le coût de l'indemnisation des accidents du travail pour les salariés de la Nouvelle-Écosse, étant donné que, dans cette province, la Société fonctionne selon un régime d'assurance auquel elle cotise.

11. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Coût 2020						
	Solde d'ouverture	Entrées	Transferts	Sorties	Solde de clôture	
Navires	408 017 \$	5 775 \$	8 458 \$	- \$	422 250 \$	
Installations côtières	219 974	517	16 485	(570)	236 406	
Améliorations locatives	37 043	6 290	1 824	-	45 157	
Matériel	49 157	2 612	21 645	(27)	73 387	
Travaux en cours	62 347	34 882	(48 412)	-	48 817	
	776 538 \$	50 076 \$	- \$	(597) \$	826 017 \$	

Amortissement cumulé 2020					
	Solde d'ouverture	Charge d'amortissement	Sorties	Solde de clôture	
Navires	205 805 \$	31 709 \$	- \$	237 514 \$	
Installations côtières	84 900	10 558	(328)	95 130	
Améliorations locatives	36 588	3 137	-	39 725	
Matériel	27 657	6 621	(23)	34 255	
Travaux en cours	-	-	-	-	
	354 950 \$	52 025 \$	(351) \$	406 624 \$	

Coût 2019						
	Solde d'ouverture	Entrées	Transferts	Sorties	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 \$	

Amortissement cumulé 2019

	Solde d'ouverture	Charge d'amortisse- ment	Sorties	Solde 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 \$

	Valeur comptable nette 2020	Valeur comptable nette 2019
Navires	184 736 \$	202 212 \$
Installations côtières	141 276	135 074
Améliorations locatives	5 432	455
Matériel	39 132	21 500
Travaux en cours	48 817	62 347
	419 393 \$	421 588 \$

12. INSTRUMENTS FINANCIERS

a) Classement des instruments financiers

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

	2020		2019	
	Juste valeur	Coût après amortissement	Juste valeur	Coût après amortissement
Actifs financiers				
Trésorerie	- \$	11 202 \$	- \$	13 613 \$
Débiteurs	-	6 712	-	7 390
Instruments financiers dérivés	11	-	2 514	-
	11 \$	17 914 \$	2 514 \$	21 003 \$
Passifs financiers				
Créditeurs et charges à payer (autres que les sommes à remettre à l'État)	- \$	23 523 \$	- \$	28 673 \$
Instruments financiers dérivés	9 801	-	693	-
	9 801 \$	23 523 \$	693 \$	28 673 \$

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 instruments financiers qui sont évalués après leur comptabilisation initiale à la juste valeur sont regroupés selon une hiérarchie fondée sur la mesure dans laquelle la juste valeur est observable. Les évaluations des justes valeurs de niveau 1 sont tirées des prix cotés sur un marché actif non ajustés pour des actifs ou des passifs identiques. Les évaluations des justes valeurs de niveau 2 sont tirées de données autres que les prix cotés sur un marché inclus au niveau 1 qui sont observables directement ou indirectement pour l'actif ou le passif concerné. Les évaluations des justes valeurs de niveau 3 sont tirées de techniques d'évaluation qui comprennent des données relatives à l'actif ou au passif qui ne sont pas fondées sur des données de marché observables.

Les méthodes appliquées pour établir les justes valeurs des actifs financiers dérivés et des passifs financiers dérivés au 31 mars 2020, qui toutes classées au niveau 2, sont fondées sur les prix cotés sur un marché pour des actifs ou des passifs similaires ou établies à partir de données observables. Par ailleurs, la juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée comme étant la valeur actualisée des gains 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 instruments financiers dérivés.

c) Dérivés

Les instruments financiers 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 instruments financiers dérivés suivants, qui présentaient une juste valeur positive :

	2020			2019	
	Période (note 1)	Prix fixe par unité (note 2)	Quantité nominale (note 2)	Juste valeur	Juste valeur
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2020	-	-	- \$	2 059 \$
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2021	-	-	-	455
				- \$	2 514 \$

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

Note 2 : Les quantités sont en gallons; et les prix sont par gallon américain.

	2020			2019	
	Période (note 1)	Taux de change à terme CA/EURO	Quantité nominale (euros)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2021	-	2 475	11 \$	- \$
				11 \$	- \$

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

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

	2020			2019	
	Période (note 1)	Prix fixe par unité (note 2)	Quantité nominale (note 3)	Juste valeur	Juste valeur
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2020	-	-	- \$	(375) \$
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2021	1,346-2,7918	6 762	(6 338)	(121)
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2022	1,8499-2,7576	4 368	(2 990)	(136)
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2023	1,958-2,4480	1 974	(472)	-
				(9 800) \$	(632) \$

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 no 2.

Note 3 : Les quantités pour les swaps de mazout no 2 sont en gallons.

	2020			2019	
	Période (note 1)	Taux de change à terme CA/ EURO	Quantité nominale (euros)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2020	-	-	- \$	(61) \$
Contrats de change à terme	2021	1,562	413	(1)	-
				(1) \$	(61) \$

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, des risques 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 à des 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 de la Société, 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 créances 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 2020.

Débiteurs

Les débiteurs de la Société totalisent 6 712 \$ au 31 mars 2020 (7 390 \$ en 2019). Ils se composent de créances clients d'une valeur de 4 333 \$ (4 263 \$ en 2019) et d'autres débiteurs s'élevant à 2 379 \$ (3 127 \$ en 2019), dont un montant de 602 \$ (nul en 2019) 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 57 % des créances clients (cinq clients représentaient 52 % des créances clients en 2019). La Société estime qu'aucun risque de crédit important n'est lié aux débiteurs.

Au 31 mars 2020, environ 1,2 % (0,7 % en 2019) des créances clients étaient exigibles depuis plus de 30 jours, alors que 98,8 % (99,3 % en 2019) 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 46 \$ au 31 mars 2020 (41 \$ en 2019). 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 :

	2020	2019
À court terme	3 649 \$	3 892 \$
Exigibles depuis 1 à 30 jours	676	381
Exigibles depuis 31 à 120 jours	(3)	5
Exigibles depuis 121 jours	57	26
	4 379	4 304
Moins la provision pour créances douteuses	(46)	(41)
Montant net des créances clients	4 333 \$	4 263 \$

Dérivés

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

b) Risque de marché

(i) Risque de change

Le risque de change découle des variations des cours des monnaies étrangères. La Société utilise les dérivés (contrats de change à terme) pour gérer ce risque. Elle fait des paiements de location mensuels de 825 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 % 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 les soldes 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 de 1 % 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 2020 aurait fait diminuer de 2 296 \$ les passifs au titre des contrats dérivés sur le pétrole brut; alors qu'une diminution de 10 % du prix sur le marché des dérivés sur le pétrole brut au cours de l'exercice clos le 31 mars 2020 aurait fait augmenter de 2 196 \$ les passifs au titre des dérivés. Il n'y a pas d'actif au titre de contrats dérivés sur le pétrole brut au 31 mars 2020.

(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, plus une réserve. Elle doit notamment être en mesure d'honorer ses obligations financières, mais elle n'est pas tenue de pouvoir faire face aux conséquences de circonstances extrêmes qu'on ne peut pas raisonnablement prévoir, 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 à l'ordre de la Commission de la santé, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents du travail du Nouveau-Brunswick, au nom de la Société, pour garantir le paiement de dettes futures d'une somme de 4 200 \$ (4 200 \$ en 2019) 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, autres que les sommes à remettre à l'État, s'élevait à 23 523 \$ (28 673 \$ en 2019). La valeur comptable des créiteurs au 31 mars 2020 s'élevait à 11 576 \$ (19 232 \$ en 2019) et tous sont exigibles dans un délai de 60 jours. Les charges à payer de la Société avaient une valeur comptable de 11 947 \$ au 31 mars 2020 (9 441 \$ en 2019).

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 :

2020						
	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 3 ans	Total	
Créiteurs et charges à payer	23 523 \$	-	-	-	23 523	\$
Passifs financiers dérivés	836 \$	2 977	2 527	3 461	9 801	\$
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	\$

14. EXCÉDENT ACCUMULÉ

L'excédent accumulé se compose de ce qui suit :

	2020		2019	
Excédent accumulé lié aux activités	504 865	\$	502 595	\$
Gains de réévaluation cumulés	(8 364)		2 976	
Excédent accumulé	496 501	\$	505 571	\$

L'excédent accumulé lié aux activités comprend un montant de 258 530 \$ (258 530 \$ en 2019) 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 2020, 517 061 000 actions (517 061 000 actions en 2019) à 0,50 \$ l'unité (0,50 \$ l'unité en 2019) avaient été émises et étaient entièrement libérées.

15. COÛTS DE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE

En juillet 2019, la Société a officiellement lancé un processus ouvert d'appel à concurrence en vue de procéder à l'acquisition d'un nouveau navire pour sa flotte. L'engagement financier annoncé par le gouvernement du Canada dans le budget de 2019 a permis à la Société de lancer le processus. Le nouveau navire recherché est un navire roulier à même de transporter du fret commercial et des passagers. Le nouveau navire devrait entrer en service au cours de l'exercice 2023-2024. Les coûts de renouvellement de la flotte se ventilent comme suit : 1 695 \$ pour les services professionnels, 30 \$ au titre des frais de déplacement et d'accueil et 2 \$ au titre des frais de réparation et d'entretien et des fournitures.

16. 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 1 486 \$ (1 697 \$ en 2019) avec d'autres parties apparentées, qui sont comptabilisées dans les crédettes 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.

17. 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 2020 est de 2 228 \$ (6 271 \$ en 2019).

	Immobilisations	Exploitation	Total
2020-2021	2 099 \$	129 \$	2 228 \$
	2 099 \$	129 \$	2 228 \$

- 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 :

Exercice	Affrètement	Autre	Total
2020/2021	10 693 \$	426	11 119
2021/2022	-	183	183
2022/2023	-	10	10
2023/2024	-	1	1
	10 693 \$	620	11 313

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.

18. PASSIFS ÉVENTUELS

Dans le cadre de ses activités, la Société est requérante, défenderesse ou autre partie à des réclamations et à des poursuites non réglées. Au 31 mars 2020, la Société fait l'objet de réclamations estimées à 5 \$ (aucune réclamation en 2019) pour lesquelles il est probable que l'événement futur déterminant se produise. Un montant correspond a donc été comptabilisé dans les états financiers. Par ailleurs, il y a des réclamations supplémentaires estimées à 50 \$ (50 \$ en 2019) 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 collabore actuellement avec les autorités provinciales pour régler cette question et elle a transmis 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.

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.

19. 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 la période de déclaration 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 2019) pour cette période et un autre crédit de taxe sur les intrants de 3 583 \$ pour la période de déclaration subséquente se terminant le 31 mars 2020 (3 543 \$ en 2019).

20. 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.

21. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Le 11 mars 2020, l'Organisation mondiale de la santé a déclaré que l'épidémie de coronavirus (COVID-19) était officiellement devenue une pandémie. Marine Atlantique S.C.C a été touchée par la pandémie et continuera d'être affectée. Au 31 mars 2020, la Société a enregistré une perte de valeur de ses stocks de carburant et de ses dérivés à la suite des fluctuations sur les marchés financiers. Parmi les autres effets possibles, il pourrait y avoir des perturbations à long terme dans les volumes de clients et les revenus de la Société et une réduction de ses effectifs. L'ampleur des effets de la COVID-19 sur les activités de la Société dépendra d'événements futurs qui sont très incertains et imprévisibles. Toutefois, la pandémie pourrait avoir une incidence négative sur la situation financière de la Société, ses résultats et ses flux de trésorerie. Il n'est pas possible, pour l'heure, d'établir une estimation de l'incidence financière de cette situation sur la Société.

De même, après la date des états financiers, Marine Atlantique S.C.C. a exercé une option prévue dans la modification à l'entente d'affrètement de l'Atlantic Vision, en vue de prolonger le contrat de deux années supplémentaires, à savoir jusqu'au 14 novembre 2022.

