

RAPPORT ANNUEL

2020-21



Marine Atlantic
Marine Atlantique

Canada



Faits saillants de 2020-21

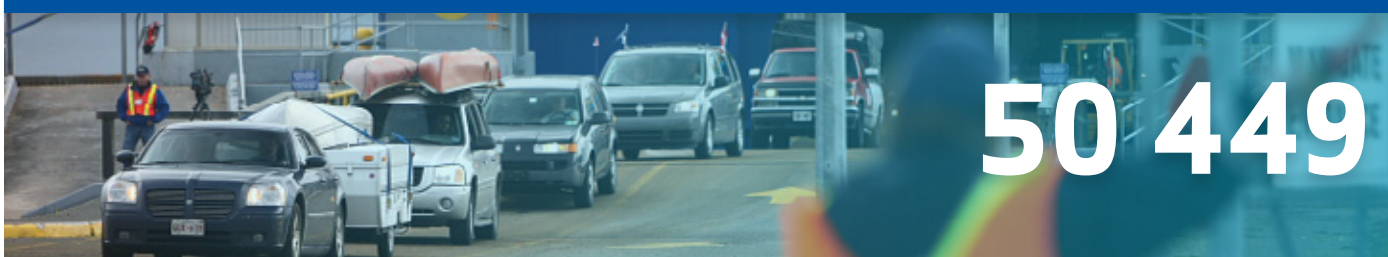
NOMBRE DE TRAVERSÉES



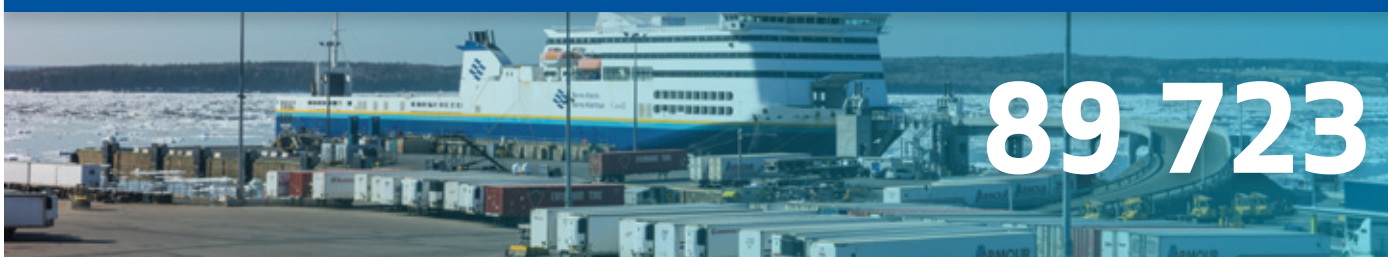
PASSAGERS



VÉHICULES PASSAGERS



VÉHICULES COMMERCIAUX



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





Table des matières

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	6
MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION	8
NOS PRINCIPES DIRECTEURS - VISION, MISSION ET VALEURS.....	11
RÉPONSE À LA PANDÉMIE DE COVID-19	12
FOURNIR UN SERVICE ESSENTIEL.....	15
FLOTTE DE NAVIRES	19
PROMOUVOIR UN ENGAGEMENT ENVERS LA DIVERSITÉ ET L'INCLUSION.....	21
OPÉRATIONS SÛRES, SÉCURITAIRES ET RESPECTUEUSES DE L'ENVIRONNEMENT	29
RENFORCER LE SERVICE PAR L'INFRASTRUCTURE ET L'INNOVATION.....	37
ACCENT CONTINU SUR L'EXPÉRIENCE CLIENT	43
UNE ÉQUIPE ENGAGÉE ET COMPÉTENTE.....	49
SOUTENIR NOS EMPLOYÉS ET REDONNER À NOS COLLECTIVITÉS.....	55
LES 12 PROCHAINS MOIS.....	59
GOVERNANCE	63
APERÇU FINANCIER	68
ÉTATS FINANCIERS	74

IL CONVIENT DE NOTER QUE CERTAINES PHOTOS AURAIENT PU ÊTRE PRISES AVANT LA PANDÉMIE DE COVID-19.

MESSAGE DU PRÉSIDENT du Conseil d'administration

L'année précédente a été l'une des plus difficiles que nous n'ayons jamais connues. L'impact que la COVID-19 a eu et continue d'avoir sur notre vie quotidienne a été considérable. Nos activités quotidiennes ont été interrompues, notre façon de travailler, de magasiner et de jouer a été changée, même la façon dont nous interagissons avec notre famille et nos amis a changé de façon spectaculaire. En tant que fournisseur de services de transport, Marine Atlantique a également connu ces impacts directement, ce qui a entraîné de très grands défis tout au long de l'année.

En transportant des gens, des épiceries, des fournitures médicales, du carburant et des produits de consommation, notre équipe a contribué à maintenir la chaîne d'approvisionnement ouverte quand une grande partie de la société a été fermée. Nos employés ont travaillé sans relâche tout au long de la pandémie pour s'assurer que les biens nécessaires étaient disponibles lorsqu'ils étaient nécessaires. Ils ont aidé à réunir les familles durant les périodes très incertaines. Pour les efforts, l'engagement et le dévouement dont ils ont fait preuve, j'exprime ma plus profonde reconnaissance, et je les remercie pour tout ce qu'ils ont fait et continuent de faire. Guidés par nos valeurs d'entreprise, les employés de Marine Atlantique aident tous ceux qui vivent, travaillent et voyagent dans la région.

Nos efforts tout au long de la pandémie ont été guidés par deux principes clés, à savoir la protection de la santé et de la sécurité de nos

clients et de nos employés et le maintien du service de traversier essentiel. Les clients ont reconnu nos efforts et cela s'est répercuté sur nos plus récents sondages sur la satisfaction de la clientèle. Malgré les défis que nous avons connus, environ 90 % des clients ont déclaré que notre réponse à la pandémie était très favorable, le même nombre de personnes ayant déclaré qu'ils se sentaient très en sécurité lorsqu'ils voyageaient avec nous.

Alors que nous nous tournons vers l'avenir, il y a une promesse de temps meilleurs, et nous avons déjà commencé à mettre davantage l'accent sur la façon dont l'innovation au sein de notre organisation peut nous aider à mieux répondre aux besoins de nos clients. Au cours de l'année, nous avons continué d'aller de l'avant avec l'achat d'un nouveau navire pour notre service. La planification préliminaire des améliorations de la navigation dans le port de Port aux Basques est en cours afin d'améliorer la fiabilité du service de nos navires et d'atténuer l'impact des événements météorologiques. Vers la fin de l'année, nous avons reçu l'approbation de construire un nouvel immeuble administratif, une initiative très positive pour nos employés et nos opérations. Nous avons également poursuivi la mise en place d'une stratégie de diversité et d'inclusion. Ces efforts et d'autres visent à nous permettre d'être un service de transport évolutif auquel nos intervenants font confiance.

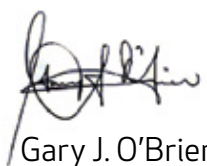
Je tiens à remercier le gouvernement du Canada de son appui au cours de cette année difficile. Sa

compréhension de nos défis existants et ses conseils tout au long de la pandémie ont été inestimables. Nos efforts collaboratifs nous permettront de surmonter cette situation et devenir plus solides.

Je tiens également à remercier mes collègues du Conseil d'administration pour leurs efforts au cours de l'année et à souligner la nomination de John Butler au Conseil. L'expérience et l'engagement de M. Butler nous offriront une grande lucidité, et j'ai hâte de travailler avec lui dans les mois et les années à venir pour renforcer davantage notre service.

La COVID-19 fait toujours partie de la réalité, et nous savons qu'il reste des défis à relever dans les mois à venir. Nous nous engageons à établir des partenariats avec nos intervenants au moment où nous choisissons la meilleure voie à suivre. Comme tout le monde, nous avons hâte à voir des moments plus positifs et nous nous engageons à fournir des mises à jour relatives à nos améliorations de service à chaque étape du processus. Nous y arriverons ensemble.

Je vous prie d'agréer
mes salutations distinguées,



Gary J. O'Brien
Président, Conseil d'administration



MESSAGE DU PRÉSIDENT et chef de la direction

À Marine Atlantique, nous nous engageons à servir nos clients. Un énoncé simple qui est fondamental pour indiquer ce que nous sommes et ce que nous faisons, et est essentiel à nos processus décisionnels, d'autant plus que nous avons été confrontés aux réalités de la pandémie de COVID-19 au cours des 12 derniers mois. Notre équipe s'est avérée agile en faisant des changements sur le chemin, en se basant sur les renseignements et les conseils des responsables de la santé, afin de garder les employés et les clients en sécurité et maintenir notre service de traversier essentiel.

Je suis fier des employés de Marine Atlantique. Leur leadership dans la promotion des idées d'amélioration de la santé et de la sécurité au début de la pandémie, lorsque nos connaissances sur le virus étaient limitées, leur adoption des nouveaux processus pour se garder en sécurité, ainsi que pour garder nos clients en sécurité, et leur engagement ferme à servir nos clients et à leur donner un sentiment de sécurité pendant qu'ils étaient avec nous ont démontré l'excellence de notre équipe. Nous sommes reconnaissants envers nos employés, des travailleurs essentiels, pour leur engagement à maintenir les gens et les marchandises entre Terre-Neuve-et-Labrador et la Nouvelle-Écosse. Ils se sont mobilisés pour répondre aux besoins de la province, peu importe où ils vivent dans la région.

Grâce à nos mesures de sécurité et aux efforts de notre équipe, nous avons réussi à transporter plus de 120 000 passagers durant cette période

difficile. Toutefois, en raison de la nature de la pandémie, les volumes de trafic de passagers ont diminué de plus de 50 % par rapport à l'année précédente, ce qui a eu une incidence importante sur les recettes. Le respect des directives de santé publique visant à assurer la sécurité des employés et des clients signifiait une réduction des passagers à chaque passage et la fermeture des services à bord. Cette réduction a entraîné une réduction temporaire de notre effectif. Une autre décision difficile prise au début de l'année a été de suspendre le service d'Argentia à l'été 2020. Je suis heureux de vous annoncer que ce service reprendra pour la saison 2021.

Bien que de nombreuses incertitudes demeurent alors que le monde continue de combattre la COVID-19, nous prévoyons de meilleures périodes à venir. Les points saillants de l'année comprenaient la mise en œuvre d'un calendrier continu permettant aux clients de faire leur réservation jusqu'à 17 mois avant le voyage, l'achèvement de deux cales sèches pour navires et des activités de cales sèches et de radoub sont en cours la fin de l'exercice sur un troisième navire dans le cadre de notre programme d'entretien préventif, qui est essentiel à une flotte fiable, l'amélioration de nos pratiques et systèmes de sécurité, y compris notre premier exercice virtuel d'intervention en cas d'urgence, et l'avancement des initiatives environnementales dans le cadre de notre système de gestion de l'environnement.

Nous savons que les mois à venir demeurent incertains, mais nous sommes convaincus qu'il y aura un retour à la normale à l'horizon. Nous continuerons de collaborer avec nos intervenants, de mettre l'accent sur des initiatives visant à renforcer davantage notre service et de nous préparer à l'avenir. Nos efforts seront guidés par notre engagement continu à servir nos clients.

Je vous prie d'agréer
mes salutations distinguées,



Murray Hupman
Président et chef de la direction





Nos principes directeurs

VISION, MISSION ET VALEURS



NOTRE VISION

Un réseau 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.



Travail d'équipe

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



Intégrité

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



Diversité

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



Engagement

Nous sommes responsables de notre rendement et nous respectons nos engagements.



Excellence

Nous sommes fiers de fournir les meilleurs services possibles.



RÉPONSE À LA **pandémie** de COVID-19

La COVID-19 continue d'avoir des répercussions importantes sur les fournisseurs de services de transport, y compris Marine Atlantique.

Au cours des 12 derniers mois, nous avons continuellement modifié nos procédures d'affaires afin de protéger la santé et la sécurité de nos clients et de nos employés.

La protection des personnes et l'atténuation de la propagation de la COVID-19 ont entraîné de nombreux changements et ajustements opérationnels au cours de l'année. Nos employés ont été résilients, inspirants et concentrés tout au long de cette pandémie et sont essentiels à notre succès à ce jour. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec le gouvernement du Canada, ainsi qu'avec des responsables de la santé publique des provinces de Terre-Neuve-et-Labrador et de la Nouvelle-Écosse qui nous ont donné des conseils en cours de route. Je remercie particulièrement les responsables de la santé qui ont fourni des recommandations et des conseils qui font partie intégrante de notre processus décisionnel.

Grâce à la communication et à l'éducation continues, aux lignes directrices et aux protocoles en milieu de travail, ainsi qu'à de nouvelles politiques et procédures, nous nous sommes concentrés sur la fourniture à nos clients et à nos employés des renseignements les plus récents qui sont accessibles.

De nombreuses décisions et mesures ont été prises tout au long de la pandémie, notamment :



Intensification du nettoyage



Introduction de limites de passagers sur les navires, dans les terminaux et les lieux de travail



Protocoles de distanciation sociale dans tous les emplacements



Amélioration de la communication et du contrôle des clients et des employés



Mesures d'isolement sur nos navires



Installation de barrières en plexiglas



Fermeture des restaurants, casse-croûtes, salons et boutiques de cadeaux



Fourniture de déjeuners préemballés gratuits aux clients



Politiques de fermeture du lieu de travail et de réadmission



Amélioration de l'aide et des programmes en matière de santé des employés

Nous avons mis en œuvre des protocoles de santé publique avec succès pendant la bulle de l'Atlantique qui ont permis d'accroître le volume de trafic pendant la saison estivale. La combinaison de protocoles rigoureux relatifs à la COVID-19 et de limites de passagers bien en deçà de la capacité courante ont permis aux clients de voyager en toute sécurité.

Avec des restrictions provinciales et nationales en matière de déplacements mises en place, l'industrie du tourisme a subi des répercussions négatives importantes. La demande de voyages d'agrément à destination et en provenance de la province de Terre-Neuve-et-Labrador a chuté de façon spectaculaire, ce qui a entraîné la suspension du service saisonnier d'Argentia de 2020. Cela a entraîné des licenciements, la suspension de projets non essentiels et une réduction des activités de formation.

Par rapport à l'année précédente, le volume de trafic passager de Marine Atlantique a diminué de plus de 50 %. Comme beaucoup d'autres entreprises, nous nous sommes adaptés à une réduction des clients et des revenus. Bien qu'il s'agisse d'un défi, ces décisions étaient nécessaires pour fonctionner dans les limites budgétaires et pour préparer l'organisation à des jours meilleurs.

D'un point de vue interne, notre transition au travail à domicile pour les employés qui ne sont pas de première ligne pendant la pandémie a été couronnée de succès. Diverses initiatives pour nos employés de première ligne et employés administratifs ont été mises en œuvre tout au long de l'année afin d'appuyer le bien-être physique et mental de notre population

d'employés. Notre quantité de tests positifs très faibles comparés au nombre de passagers transportés, conjointement aux mesures internes mises en œuvre, y compris la suspension des congés à terre et des bulles de bateaux pour les activités de radoub, ont été reconnus par la santé publique de Terre-Neuve-et-Labrador et de la Nouvelle-Écosse et ont mené à une réduction des exigences d'isolement pour les employés des navires. Parmi les autres résultats positifs, mentionnons une réduction importante de l'utilisation du papier, une collaboration par vidéo accrue et une numérisation poussée des procédures opérationnelles.

Cette année a été difficile. Je tiens à remercier nos employés pour tout ce qu'ils font en tant que travailleurs essentiels et nos clients pour leur compréhension et leur patience pendant que nous nous sommes adaptés, que nous avons mis à jour nos protocoles de lutte contre la COVID-19 et que

nous continuons à les mettre à jour en réponse aux conseils et recommandations des responsables de la santé publique.

En collaboration avec nos employés, nos clients et nos partenaires communautaires et commerciaux, nous allons réussir à surmonter cette période difficile. Protégez-vous!

Volumes de trafic en 2019-20 par rapport à 2020-21

2019-20	2020-21
Passagers 311 499	Passagers 139 988
Véhicules passagers 120 426	Véhicules passagers 50 449
Véhicules commerciaux 82 194	Véhicules commerciaux 89 723



Fournir un service essentiel



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

PROFIL D'ENTREPRISE

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

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

OPÉRATIONS

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.

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. 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.

Le service de Marine Atlantique est influencé par son environnement opérationnel et 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 de traversier exige la réalisation d'opérations complexes, et l'accent est toujours mis sur la sécurité, la fiabilité et le service à la clientèle.

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.

NORMES DE SÉCURITÉ ET RÈGLEMENTS

Les navires de Marine Atlantique sont entretenus en vertu des normes strictes 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, 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 de classification, 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.





Flotte de navires



LE BLUE PUTTEES

Portant le nom du régiment qui représentait Terre-Neuve pendant la Grande Guerre, ce navire a rejoint la flotte de Marine Atlantique en 2011. D'une longueur approximative de 200 mètres, le navire satisfait aux exigences d'accessibilité et 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.



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 du régiment des Highlands, le navire de 200 mètres répond aux exigences d'accessibilité et 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.



L'ATLANTIC VISION

Lancé dans la flotte de Marine Atlantique en 2009, ce navire de 203 mètres accessible 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 de Port aux Basques et la liaison saisonnière d'Argentia.



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 1000e anniversaire de l'arrivée de l'explorateur nordique Leif Ericson à Terre-Neuve, le navire offre une variété de commodités et il est conçu pour répondre aux besoins des clients commerciaux en matière d'expédition. Il dessert la route de Port aux Basques à North Sydney.

myport MAGAZINE

CELEBRATING
*International
Women's Day*



CELEBRATING
THE WOMEN OF MAI
INTERNATIONAL WOMEN'S DAY

CAUTIONARY TALE
BY VIRGINIA MACINNIS

MENTORSHIP PROGRAM



International Women's Day 2021 Choose to Challenge



HEIDI THOMAS

Heidi Thomas is a Senior Project Engineer at the Port of Montreal. She has been with the Port since 2009, where she has worked on various projects, including the expansion of the Port's container terminal. She is currently leading the design and construction of a new pier for the Port's cruise ship terminal.

Heidi Thomas is a Senior Project Engineer at the Port of Montreal. She has been with the Port since 2009, where she has worked on various projects, including the expansion of the Port's container terminal. She is currently leading the design and construction of a new pier for the Port's cruise ship terminal.



ALLISON BOULIER

Allison Boutilier is a Business Process Specialist at the Port of Montreal. She has been with the Port since 2015, where she has worked on various projects, including the implementation of a new software system for the Port's operations. She is currently leading the implementation of a new software system for the Port's operations.

Allison Boutilier is a Business Process Specialist at the Port of Montreal. She has been with the Port since 2015, where she has worked on various projects, including the implementation of a new software system for the Port's operations. She is currently leading the implementation of a new software system for the Port's operations.



ANNETTE LEBLANC

Annette LeBlanc is a Senior Project Engineer at the Port of Montreal. She has been with the Port since 2009, where she has worked on various projects, including the expansion of the Port's container terminal. She is currently leading the design and construction of a new pier for the Port's cruise ship terminal.

Annette LeBlanc is a Senior Project Engineer at the Port of Montreal. She has been with the Port since 2009, where she has worked on various projects, including the expansion of the Port's container terminal. She is currently leading the design and construction of a new pier for the Port's cruise ship terminal.

Annette LeBlanc is a Senior Project Engineer at the Port of Montreal. She has been with the Port since 2009, where she has worked on various projects, including the expansion of the Port's container terminal. She is currently leading the design and construction of a new pier for the Port's cruise ship terminal.

Annette LeBlanc is a Senior Project Engineer at the Port of Montreal. She has been with the Port since 2009, where she has worked on various projects, including the expansion of the Port's container terminal. She is currently leading the design and construction of a new pier for the Port's cruise ship terminal.

Nous élaborons des politiques, des programmes et des initiatives pour favoriser la diversité et l'inclusion et :



- créer un milieu de travail sécuritaire sur le plan psychologique libre d'intimidation, de harcèlement et de toutes les formes de comportement irrespectueux;



- faire la promotion de l'égalité des sexes;



- créer un milieu de travail équitable et inclusif pour les personnes de toute orientation sexuelle, identité ou expression de genre ou intersexualité;



- créer un milieu de travail équitable et inclusif pour les personnes handicapées;



- créer un milieu de travail équitable et inclusif pour les personnes des minorités visibles;



- créer un milieu de travail équitable et inclusif pour les peuples autochtones.

PROMOUVOIR UN ENGAGEMENT

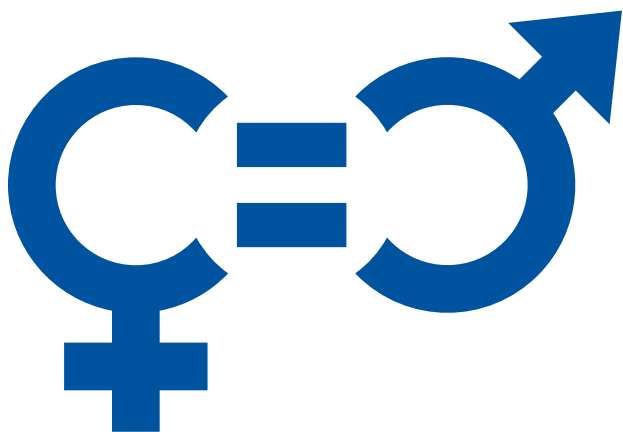
Envers la diversité et l'inclusion

Marine Atlantique reconnaît que la discrimination historique a créé des obstacles persistants et systémiques pour les membres de groupes sous-représentés. Nous travaillons, au moyen de nos initiatives en matière de diversité, à accroître la sensibilisation et les connaissances, à diversifier nos activités de recrutement et à élaborer des programmes qui offrent un environnement inclusif et sécuritaire où les gens se sentent valorisés. Nous comprenons qu'il existe un parti pris inconscient et sommes engagés à examiner tous les aspects de nos politiques et de notre culture organisationnelles afin de déterminer les domaines à améliorer. Cette année, nous avons collaboré avec 25 partenaires externes qui ont participé à des séances de mobilisation sur l'équité, la diversité et l'inclusion, notamment les personnes qui se sont identifiées comme des femmes, des Autochtones, des minorités visibles, des personnes handicapées et des personnes faisant partie de la communauté 2SLGBTQ+. Un résumé de ce processus a été rédigé, accompagné de conclusions et de recommandations pour les prochaines étapes. Au cours du prochain exercice, nous poursuivrons notre parcours en évaluant la maturité de l'organisation, ce qui nous aidera à déterminer comment nous nous comparons aux autres organisations en termes de diversité et d'inclusion et comment nous pouvons progresser. Nous prenons des mesures pour remédier aux injustices passées, ce qui renforcera notre équipe, préoccupée à assurer la prestation d'un service de traversier de qualité.

ÉGALITÉ DES SEXES

Marine Atlantique compte une équipe de femmes hautement qualifiées et expérimentées qui sont très actives et dévouées. Grâce aux activités continues de recrutement et de planification de la relève de la Société, à une participation accrue au Programme de Perfectionnement de la gestion et du leadership et à une plus grande représentation au sein de l'équipe de haute direction de la Société, nous nous rapprochons de notre objectif d'égalité des sexes à tous les paliers de l'organisation. Ces initiatives sont défendues par un membre de l'équipe de direction qui est chargé de superviser les initiatives axées sur l'égalité des sexes.

Au cours de l'année, 16 participants ont participé au Programme pilote d'encadrement et de mentorat pour femmes, conçu pour offrir aux mentors et aux mentorés des occasions d'apprendre de leurs expériences respectives. Les commentaires des participants, qui ont souligné la croissance personnelle et professionnelle, ont été positifs. L'expérience et les connaissances pratiques offertes par les participants aident à surmonter les obstacles réels et perçus à la croissance et aident la Société à cerner et relever les défis auxquels sont confrontées les femmes en milieu de travail.



VERS UNE VOIE DE LA RÉCONCILIATION

Marine Atlantique reconnaît nos activités dans les territoires ancestraux des peuples autochtones des Beothuk et des Mi'kmaq de l'île de Terre-Neuve et le territoire ancestral traditionnel des Mi'kmaq de la Nouvelle-Écosse.

La compréhension, le respect, l'inclusion et l'éducation sont des éléments clés de la voie de la réconciliation de Marine Atlantique avec les peuples autochtones. Grâce à la sensibilisation, aux initiatives de recrutement et aux possibilités d'éducation interne, nous prenons des mesures concrètes pour mieux refléter et comprendre les priorités culturelles de nos peuples autochtones.

Grâce aux séances de sensibilisation à la vérité et à la réconciliation organisées par un chef héréditaire et membre du grand conseil Mi'kmaq, les membres du Conseil d'administration, les hauts dirigeants et les gestionnaires ont eu l'occasion unique de comprendre des questions sur l'histoire, la culture et l'histoire de la création des Mi'kmaq et poser des questions à ce sujet. Ces séances ont généré des commentaires positifs importants pour leurs vastes connaissances historiques et leur valeur éducative qui ont laissé une impression durable auprès de nos employés. Ces efforts se poursuivront au cours de l'année à venir.

Nous collaborons à l'établissement de partenariats avec les Premières Nations Mi'kmaw, Qalipu et Miawpukek, et nous travaillons à l'élaboration d'initiatives d'équité, de diversité et d'inclusion. L'une de ces initiatives comprenait des séances



Research has indicated that, between 2000 and 2008, Indigenous women and girls represented approximately 10% of all female homicides in Canada.

However, Indigenous women make up only 3% of the female population.

Missing and Murdered Indigenous Women and Girls

The number of missing and murdered Indigenous women, girls and LGBTQ and two-spirit people in Canada is disproportionately high. Research has indicated that, between 2000 and 2008, Indigenous women and girls represented approximately 10% of all female homicides in Canada. However, Indigenous women make up only 3% of the female population. Sadly, these numbers have increased over time and Indigenous women, girls and LGBTQ and two-spirit people continue to face life-threatening, gender-based violence, and disproportionately experience violent crimes because of hatred and racism.

In 2015, in response to the Truth and Reconciliation Commission's Call to Action #48, the Government of Canada launched the National Inquiry into Missing and Murdered Indigenous Women and Girls in order to end the violence faced by Indigenous women and girls. Between September 2016 to December 2018, the National Inquiry conducted an in-depth study and analysis on missing and murdered

Indigenous women and girls, including LGBTQ and two-spirit people, by collecting information from community-led institutional hearings, reviewing past and current cases, and conducting forensic analysis of police records. The Inquiry also gathered evidence, the stories of victims and subject-matter experts and knowledge keepers. The final report was presented to families, survivors, Indigenous leaders, as well as federal, provincial and territorial governments at a closing ceremony in Gatineau, Québec, on June 3, 2019.

Each year since 2006, vigils are held across Canada on October 4 to honour the lives of more than 1,300 missing and murdered Indigenous women, girls and gender diverse people, support grieving families, and create opportunities for healing.



Taking Action: What You Can Do

There are many things you can do to have an impact, and most of them cost nothing.

- Volunteer with a women's shelter or Friendship Centre.
- Call a women's shelter and ask what items you can collect in a donations drive. For example, shelters often need bed sheets, phone cards, socks and underwear, as well as toiletries and seasonal clothing.
- Write to the editor of your local newspaper if you want to read more about Aboriginal issues, are pleased with an article or disagree with something. Newspapers track interest.
- Contact other organizations to see if you can volunteer or offer financial support.
- Organize workshops, movie nights or book clubs to discuss the issues. Invite an Elder, organization or community members to speak to the issues, or ask permission to reflect their interests.
- Participate or organize a virtual remembrance Vigil on October 4. Ask others, "What are you doing on October 4?"
- Educating yourself and others is the best support of all.

Sources:

- <https://www2.gov.bc.ca/gov2/communities/aboriginals/background/missing-and-murdered-indigenous-women-and-girls/government-of-canada-announces-subject-of-concern-reconciliation-initiative-in-march-8.html>
- https://www2.gov.bc.ca/gov2/content/specevents/2015/06/2015_NWAC_Community_Resource_Guide_MMWIS.pdf
- https://www2.gov.bc.ca/gov2/content/specevents/2015/06/2015_NWAC_Community_Resource_Guide_MMWIS.pdf
- https://www2.gov.bc.ca/gov2/content/specevents/2015/06/2015_NWAC_Community_Resource_Guide_MMWIS.pdf

ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI

Marine Atlantique s'engage à respecter l'équité en matière d'emploi, ce qui crée un milieu de travail plus inclusif, souple et respectueux. Cela comprend notre engagement à assurer la pleine participation des quatre groupes désignés dans la *Loi sur l'équité en matière d'emploi et des possibilités pour eux* :

Femmes

Autochtones

Personnes handicapées

Membres des groupes de minorités visibles

Nous avons pris l'engagement de promouvoir l'équité, la diversité et l'inclusion pour les personnes de toutes les orientations sexuelles et identités et expressions de genre.

Par nos sondages sur l'équité en matière d'emploi, nous recevons des renseignements de nos employés afin de déterminer les plans et les stratégies visant à éliminer les obstacles possibles. Ces renseignements nous aident à examiner nos processus afin de nous assurer qu'ils sont justes et transparents et qu'ils n'ont pas d'incidence négative sur un groupe particulier, en plus de nous aider à mesurer notre progrès.

d'information à l'intention des élèves du secondaire des collectivités autochtones qui ont mis en lumière les possibilités de carrière dans le secteur maritime, y compris Marine Atlantique. Au cours de l'année à venir, ces efforts seront étendus afin de fournir des renseignements supplémentaires aux étudiants autochtones qui expriment leur intérêt pour une carrière en mer.

Dans le cadre de notre sensibilisation continue à Marine Atlantique, nous avons reconnu certaines occasions, comme des veillées pour marquer les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées, et célébré des occasions importantes comme la Journée nationale des peuples autochtones, le Mois national de l'histoire autochtone et la Journée internationale des peuples autochtones.

Nous demeurons déterminés à comprendre, promouvoir et éduquer le patrimoine, les croyances et les cultures de tous les peuples autochtones et à travailler à mieux refléter ces contributions au sein de Marine Atlantique.

SERVICE ACCESSIBLE ET INCLUSIF

Marine Atlantique continue de mettre l'accent sur la prestation d'une expérience de transport positive et accessible aux personnes ayant une déficience, peu importe leur déficience physique ou sensorielle.

Pour nous aider à atteindre cet objectif, les employés reçoivent une formation sur les services aux personnes handicapées. Un Comité consultatif sur l'accessibilité et l'inclusion, composé de représentants d'employés et de partenaires externes de groupes de la communauté des personnes handicapées, fournit des commentaires sur nos approches existantes en matière d'accessibilité et cerne les secteurs à améliorer.

Au cours de l'année, Marine Atlantique a effectué des mises à jour de l'infrastructure, mis en place des procédures améliorées et mis en place de nouvelles communications et offres de services pour se conformer au nouveau Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées.

Marine Atlantique reconnaît la Semaine nationale de l'accessibilité, une semaine visant à promouvoir l'inclusion et l'accessibilité dans nos collectivités et nos milieux de travail et célébrer nos progrès auprès des Canadiens et les inspirer pour briser davantage les obstacles à l'accessibilité.



MINORITÉS VISIBLES

Les minorités visibles ont été marginalisées au Canada et ont fait face à de nombreux obstacles systémiques au fil des années. Bien qu'ils ne soient pas toujours évidents ou intentionnels, ces obstacles ont fait l'objet de discrimination à l'égard des groupes minoritaires par divers services, un accès et des possibilités.

Marine Atlantique s'est engagée à identifier ces obstacles à nos services et à notre milieu de travail et à les éliminer. Les efforts de recrutement renforcent notre prestation globale de services grâce à une combinaison d'expérience et de culture qui est vraiment représentative du pays et des régions que nous desservons et où nous vivons, y compris la population des minorités visibles. Nous

Nous sommes fiers de défendre et soutenir les initiatives de lutte contre l'intimidation, y compris la Journée du chandail rose. Alors que les chandails roses sont utilisés comme symbole, le vrai sens de cette journée est de s'attaquer à l'intimidation dans nos lieux de travail, nos écoles, nos maisons et sur Internet, et de les surmonter. En portant des chandails roses, les gens se réunissent pour envoyer un message fort : l'intimidation n'est pas acceptable et doit être éliminée. Bien que la COVID-19 ait eu une incidence sur les événements en personne cette année, les employés ont été encouragés à porter des chemises, des épingles et des vêtements roses et à tenir des réunions d'équipe virtuelles pour souligner cette journée importante. En portant une chemise rose, nous disons tous que nous nous en soucions.

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.

poursuivrons nos initiatives d'éducation afin que nos employés comprennent et reconnaissent les obstacles possibles à l'inclusion, y compris les préjugés inconscients.

COMMUNAUTÉ 2SLGBTQ+ DANS NOTRE LIEU DE TRAVAIL

En tant que commanditaire de la communauté 2SLGBTQ+, Marine Atlantique s'engage à promouvoir une culture d'acceptation et d'inclusion. Que ce soit en participant à des célébrations de la fierté ou à des programmes d'éducation qui favorisent l'inclusion, nous sommes déterminés à appuyer les membres de cette communauté.







OPÉRATIONS SÛRES, SÉCURITAIRES ET **respectueuses de l'environnement**

Nous nous engageons à assurer la santé, la sûreté et la sécurité de nos clients et de nos employés, et à protéger l'environnement dans lequel nous opérons. Nos politiques et procédures sont conçues avec ces principes à l'esprit. Cette priorité demeure la plus importante à Marine Atlantique et continuera de guider tout ce que nous faisons.

RÉPONSE À LA PANDÉMIE

Protéger la santé et assurer la sécurité de nos employés et de nos clients, tout en maintenant notre service de traversier essentiel, sont nos principes directeurs à mesure que nous surmontons les difficultés liées à la COVID-19. La réponse de la Société à la pandémie a été guidée par son Comité de planification en cas de pandémie et son Groupe de travail sur la pandémie. Ces équipes étaient composées d'employés de tous les secteurs fonctionnels de la Société.

S'appuyant sur l'expertise, l'expérience et les compétences des dirigeants de Marine Atlantique, ces comités se réunissent régulièrement pour discuter des changements de politiques et de procédures et répondre aux questions tout au long de l'année. Cette approche a mené à une équipe engagée, préparée et informée qui était bien placée pour réagir aux réalités changeantes de la pandémie et mettre en œuvre des décisions

opérationnelles fondées sur les conseils des responsables de la santé publique.

Ces équipes continueront de répondre aux questions relatives à la COVID-19 qui seront abordées en 2021-22.

SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

La santé et la sécurité au travail (SST) influencent les activités dans l'ensemble de l'organisation. Les politiques et les procédures en place ont été élaborées par une équipe d'employés qui collaborent pour protéger les personnes, les biens et l'environnement. Nos comités de SST sont représentés dans tous les milieux de travail, et notre Comité de politiques sur la SST est composé de représentants de tous les paliers de l'organisation. Ensemble, ils discutent des enjeux et fournissent des directives sur les initiatives de sécurité à l'échelle de l'organisation qui nous protègent tous.

PROGRAMME DE SANTÉ ET DE SÉCURITÉ PSYCHOLOGIQUE

Marine Atlantique s'engage à assurer la santé et la sécurité psychologique de ses employés. Reconnaissant que la COVID-19 a eu des répercussions importantes sur la santé mentale dans l'ensemble du pays, la Société a mis sur pied un Comité consultatif sur la santé au travail afin de formuler des recommandations sur l'élaboration de stratégies, d'initiatives et de programmes pour nous aider à avancer vers l'atteinte de la norme nationale. Nous

Les 13 facteurs de santé et de sécurité psychologique en milieu de travail sont les suivants :



Culture organisationnelle



Soutien psychologique et social



Leadership et attentes clairs



Civilité et respect



Demandes psychologiques



Croissance et développement



Reconnaissance et récompenses



Participation et influence



Gestion des charges de travail



Engagement



Équilibre



Protection psychologique



Protection de la sécurité physique

continuerons de travailler avec les employés au moyen de consultations, d'éducation et de communication afin d'offrir un soutien continu. La vision du programme de santé et de sécurité psychologique sera fondée sur les 13 facteurs de santé et de sécurité psychologique en milieu de travail.

PROGRAMME

Grâce à la mise en œuvre du programme SafeStart, nous travaillons à réduire les blessures personnelles et à améliorer la communication en matière de sécurité au travail, à la maison et lors des loisirs. Introduit au cours de l'exercice précédent, ce programme d'amélioration de la sécurité reconnu à l'échelle internationale contribue à renforcer notre culture et notre rendement en matière de sécurité. Cette année, les derniers modules du programme ont commencé à être mis en œuvre auprès des employés dans le cadre de nos mesures de formation améliorées, y compris des initiatives visant à assurer un travail sécuritaire et à protéger la santé pendant la pandémie. Le Programme de formation des superviseurs de sécurité a été lancé pour renforcer auprès des superviseurs l'importance des responsabilités en matière de sécurité et de sûreté en milieu de travail.

PROGRAMME DE GESTION DES ENTREPRENEURS

Le Programme de gestion des entrepreneurs fournit à toutes les organisations qui travaillent sur les propriétés de Marine Atlantique des exigences complètes allant des responsabilités en matière de sécurité aux qualifications et aux certifications requises pour entreprendre des tâches. Nous poursuivons notre parcours vers une culture de la sécurité sans blessures, tant pour nos employés que pour les entrepreneurs sur place.

SYSTÈME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

Le Système de gestion environnementale (SGE) de Marine Atlantique met l'accent sur l'amélioration continue du rendement environnemental, tout en minimisant les impacts environnementaux de nos opérations. Le SGE englobe tous les aspects des opérations, y compris les activités menées par les entrepreneurs et les locataires dans nos propriétés. Le système est conçu pour gérer les risques associés à nos opérations, y compris la manutention des produits pétroliers, la production d'eaux usées, la production de déchets, les émissions atmosphériques et le traitement d'huiles usées. Au cours de l'année, les employés ont reçu une formation pour le SGE, y compris les risques, les plans et les mesures quotidiennes de protection de l'environnement.



EXERCICES D'INTERVENTION D'URGENCE EN CAS DE DÉVERSEMENT D'HYDROCARBURES ET PLAN D'URGENCE EN CAS DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

La Société mène un exercice d'intervention d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures et un plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures (POFP) afin de mettre en pratique, d'inspecter et de vérifier ses plans et ses processus d'intervention à l'installation de manutention des hydrocarbures de Port aux Basques, ainsi que ses opérations portuaires à North Sydney et Argentinia. Ces activités placent la Société dans une situation où elle peut réagir en cas de déversement d'hydrocarbures dans le port. En tant qu'opération maritime, la Société doit constamment être prête et mettre à jour ses plans en fonction des dernières procédures, des nouvelles technologies et de l'évolution de la réglementation. À titre d'exemple, la Société a réalisé un projet d'immobilisations au cours de l'année pour automatiser ses opérations de ravitaillement des navires et de déchargement des pétroliers. Cela améliorera les facteurs de risque globaux associés à ces activités courantes, ce qui améliorera la protection de l'environnement.

EXERCICE ANNUEL DE PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

Chaque année, Marine Atlantique effectue un exercice sur table de préparation aux situations d'urgence pour tester les plans et les procédures et évaluer comment nous réagirions en cas d'urgence réelle. L'exercice de cette année, qui s'est déroulé virtuellement, comprenait notre plus grande participation à ce jour. En s'appuyant sur l'expérience des participants internes et externes, l'urgence de cybersécurité simulée a fourni des occasions d'apprentissage pour permettre à la Société de continuer à renforcer son plan d'intervention d'urgence.



CYBERSÉCURITÉ

Comme toutes les organisations, Marine Atlantique fait face à une grande variété de menaces pour l'information, et de nouvelles menaces apparaissent à mesure des progrès technologiques. La mise en place d'un programme efficace de cybersécurité est un pilier essentiel pour assurer la protection des renseignements ministériels et pour protéger les employés et les clients de Marine Atlantique. La Société s'est engagée à faire en sorte que son programme de cybersécurité soit dynamique et capable de s'adapter à mesure que les menaces continuent de changer. Comme la plupart des organisations, Marine Atlantique a vu une augmentation des cybermenaces pendant la pandémie; toutefois, grâce au travail des employés et des partenaires, nous avons pu assurer la protection de l'organisation. En ce qui concerne la cybersécurité, nous comprenons que le maintien du statu quo implique de prendre du retard et de continuer à mûrir notre programme de cybersécurité.

L'organisation a récemment développé un programme pluriannuel de cybersécurité basé sur un cadre standard de l'industrie. Dans le cadre de ce programme, Marine Atlantique continue d'introduire de nouveaux processus et de nouvelles technologies pour s'assurer que l'organisation demeure protégée contre les cybermenaces.

Le SGE de Marine Atlantique est conçu pour :

- améliorer le rendement environnemental;
 - protéger l'environnement par la prévention ou l'atténuation des effets négatifs sur l'environnement;
 - contribuer à la sensibilisation à l'environnement
-



Les indicateurs de rendement 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



PROGRAMME ENVIRONNEMENTAL DE L'ALLIANCE VERTE

Marine Atlantique est membre du programme de certification environnementale de l'Alliance verte. Le programme volontaire, conçu pour l'industrie maritime nord-américaine, vise à réduire l'empreinte environnementale en prenant des mesures concrètes et mesurables. Fondé en 2007, il découle du désir de l'industrie maritime de dépasser les exigences réglementaires. Il s'agit d'un programme rigoureux, transparent et inclusif qui cible des questions environnementales comme les gaz à effet de serre, les impacts communautaires, la pollution de l'eau et des sols. Marine Atlantique a obtenu la certification d'Alliance verte de niveau trois pour ses navires, ses terminaux et ses immeubles à bureaux.

Le saviez-vous?

Marine Atlantique effectue chaque année plus de 14 000 recherches aléatoires de personnes et de véhicules dans le cadre de ses responsabilités réglementaires en matière de sécurité afin de protéger ses clients, ses employés et ses infrastructures.

PLAN DE GESTION DES MAMMIFÈRES MARINS

Marine Atlantique s'est engagée à partager le détroit de Cabot avec les nombreux mammifères marins qui les accueillent. Pour orienter ses activités et réduire son impact sur la vie marine, l'organisation a mis en œuvre un Plan de gestion des mammifères marins. Dans le cadre du plan, des mesures ont été prises pour réduire le bruit sous-marin et le personnel du pont du navire a été formé pour repérer, documenter et signaler régulièrement les observations de mammifères marins au ministère des Pêches et des Océans et au Réseau d'observation des mammifères marins. Ces renseignements sont utilisés par les chercheurs pour mieux comprendre la répartition et la santé de diverses populations de mammifères et produire des guides de navigation à jour pour notre environnement océanique régional.

Marine Atlantique reconnaît également les tendances migratoires de la baleine noire de l'Atlantique Nord et est en contact régulier avec Transports Canada au sujet des règlements et des restrictions visant à protéger les baleines. Si un

navire de Marine Atlantique pénètre dans une zone désignée de réduction de vitesse, ou si une baleine est repérée dans nos zones opérationnelles, notre flotte réduira sa vitesse et se conformera à toutes les procédures de notification.

Le saviez-vous?

Le globicéphale noir a été l'espèce la plus rapportée par nos navires en 2020-21.

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.





RENFORCER LE SERVICE PAR **l'infrastructure** et l'innovation

Nous mettons l'accent sur le fait d'être une organisation innovatrice et évolutive qui offre un service de haute qualité. Le renouvellement de la flotte, la modernisation de l'infrastructure terrestre et l'adoption de technologies de pointe et de méthodes novatrices de gestion font partie de nos efforts pour offrir un service efficient, efficace et fiable. Bien que la COVID-19 ait eu une incidence sur bon nombre des activités et des projets de la Société au cours de l'année, des progrès importants ont été réalisés sur plusieurs de ses priorités importantes.

RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE

En 2019-20, Marine Atlantique a publié une demande de qualification (DDQ) qui a donné lieu à des candidats présélectionnés qui seraient admissibles à participer à l'étape de la demande de propositions (DDP).

Le processus de renouvellement de la flotte de la Société et les efforts visant à acquérir un nouveau navire se sont poursuivis tout au long de 2020-21. Deux soumissionnaires ont passé à la phase de DDP. Le soumissionnaire retenu aura la possibilité de conclure une entente d'affrètement pour une période de 60 mois pour la fourniture du navire. Marine Atlantique aura

la possibilité d'acheter le navire à la fin de la période d'affrètement.

Notre nouveau navire est essentiel à la planification à long terme et au renouvellement futur de notre flotte. La pandémie de COVID-19 a renforcé la nature essentielle de notre service aux passagers et le lien entre Terre-Neuve-et-Labrador et le reste du pays dans la chaîne d'approvisionnement. Ce nouveau navire sera un élément important qui nous aidera à remplir ce mandat essentiel pour l'avenir.

Nos passagers, clients commerciaux et employés ont des besoins changeants et un nouveau navire moderne et efficace avec des équipements mis à jour est une étape importante. L'objectif est que le nouveau navire entre en service au cours de l'exercice 2023-24.

Similairement à l'ancien navire, le nouveau navire sera un navire roulier ayant la capacité de transporter du fret commercial et des passagers. Le processus de DDP est supervisé par un surveillant de l'équité, un consultant indépendant qui agit comme un observateur de tiers objectif.

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.



CALES SÈCHES

Malgré les défis associés à la COVID-19, l'équipe de Marine Atlantique a réussi à mener à bien les activités de cale sèche et de radoub pour l'*Highlanders* et l'*Atlantic Vision*. En collaboration avec toutes les parties, des plans de santé et de sécurité ont été élaborés afin de permettre de réaliser le travail nécessaire, tout en atténuant la propagation possible de la COVID-19. Marine Atlantique entreprend des travaux de radoub chaque année dans le cadre de son programme d'entretien préventif et des règlements de Transports Canada. Ces activités sont essentielles à nos efforts visant à maintenir une flotte fiable.

L'évaluation de 30 ans du *Leif Ericson* a également commencé au cours de l'année. 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.

AMÉLIORATIONS DE LA NAVIGATION À PORT AUX BASQUES

L'amélioration du Port aux Basques est une des principales initiatives stratégiques pour Marine Atlantique. Avec l'appui de la Ville de Channel-Port aux Basques, l'organisation propose l'enlèvement de l'île Vardy pour améliorer les éléments de navigation du port et la sécurité de nos navires lors de conditions météorologiques difficiles et diminuer les répercussions des événements météorologiques.

Dans le cadre de ce processus, une diligence raisonnable préliminaire a été entreprise au cours de l'année pour étudier les aspects géologiques et environnementaux de l'île, et un processus de consultation a été lancé avec les intervenants locaux afin de mieux comprendre leur point de vue. Ces travaux préliminaires fourniront des renseignements précieux dans le cadre de nos travaux en cours et éclaireront les décisions si nous avançons vers une étape future du projet.



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 d'infrastructure. Pour aider à résoudre les problèmes, la Société a loué des locaux supplémentaires pour accueillir tous les employés administratifs. Bien que des améliorations aient été apportées à l'installation appartenant à Marine Atlantique, des espaces locatifs sont encore nécessaires pour faire face à la surpopulation. À la fin de l'exercice, Marine Atlantique a reçu l'approbation d'aller de l'avant avec la construction d'un nouveau bâtiment administratif qui devrait être prêt à être occupé au cours de l'exercice 2023-24.



MODERNISATION DES BILLETTERIES

Leur construction étant terminée au cours de l'exercice précédent, les nouvelles billetteries de Port aux Basques ont officiellement ouvert pendant l'année. Les billetteries sont conçues pour répondre aux besoins existants et futurs en matière de circulation.



REMISE À NEUF DU CAMION DE VRAC

Les camions de vrac sont des pièces d'équipement spécialement conçues qui font partie intégrante de nos opérations puisqu'ils sont utilisés pour transporter des remorques sans tracteur, ce qui représente près de 50 % de tout le trafic commercial, sur les navires et hors des navires. En 2019, la fabrication de ces pièces d'équipement spécialisées a été interrompue, ce qui représente un défi financier éventuel pour l'organisation. Tout au long de l'année, l'équipe d'entretien dédiée s'est lancée dans un projet important de remise en état de la flotte de camions de vrac pour prolonger sa vie, à commencer par les camions les plus anciens. Ces efforts se traduisent par un renouvellement de la flotte à une fraction du coût de remplacement, ce qui permet de réaliser des économies et de renforcer nos opérations pour mieux servir nos clients.

STRATÉGIE D'INNOVATION

L'innovation génère de nouvelles idées qui profitent à la Société et à ses clients. Au cours de l'année, l'organisation a mis en place un comité directeur sur l'innovation pour orienter les activités et les initiatives visant à développer une culture qui permet d'avoir une organisation évolutive. La stratégie d'innovation mettra l'accent sur la promotion de l'amélioration de l'efficacité et des processus et la modernisation afin d'améliorer l'expérience globale du client. Par un procédé d'innovation de poussée et d'attraction qui favorise la créativité et l'engagement avec nos employés et nos clients, nous sommes prêts à proposer de nouvelles idées qui renforceront le service.

L'innovation continue d'être un élément important de nos processus décisionnels, y compris l'introduction de notre système d'amarrage automatisé.



PROGRAMME D'AUTOMATISATION DU CARBURANT

L'automatisation du carburant améliorera l'efficacité du programme de chargement et de déchargement de carburant des navires. Grâce au remplacement des systèmes manuels par des systèmes automatisés, à l'ajout de postes de contrôle locaux et d'un système de contrôle central, des améliorations sont apportées du point de vue des opérations, de la sécurité et de l'environnement par des activités de surveillance en temps réel.

AMÉLIORATIONS COMMERCIALES

Marine Atlantique a poursuivi son projet pluriannuel de changements opérationnels, conçu pour améliorer les processus opérationnels dans l'ensemble de l'organisation, remplacer la technologie de fin de vie et renforcer l'échange de renseignements.

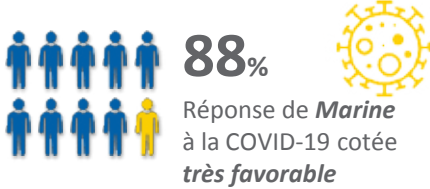
À ce jour, chaque nouveau processus mis en place visait à moderniser les systèmes vieillissants et à créer une expérience évolutive et personnalisée pour les employés, leur permettant d'accéder à leurs propres renseignements et de remplir leurs demandes en ligne. Dans l'ensemble, il a permis à la Société d'améliorer la qualité des données et la production de rapports, ainsi que de moderniser les processus et les systèmes.





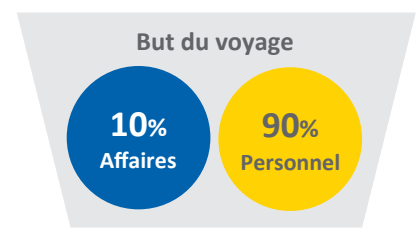
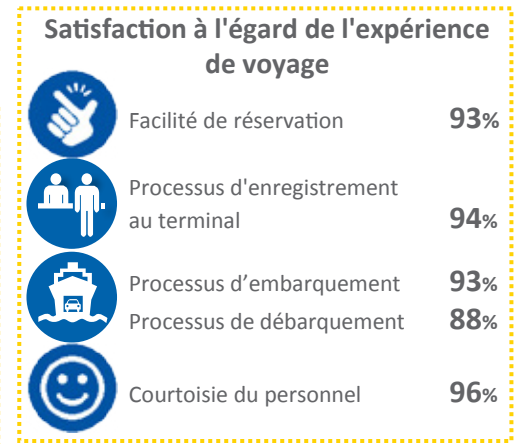
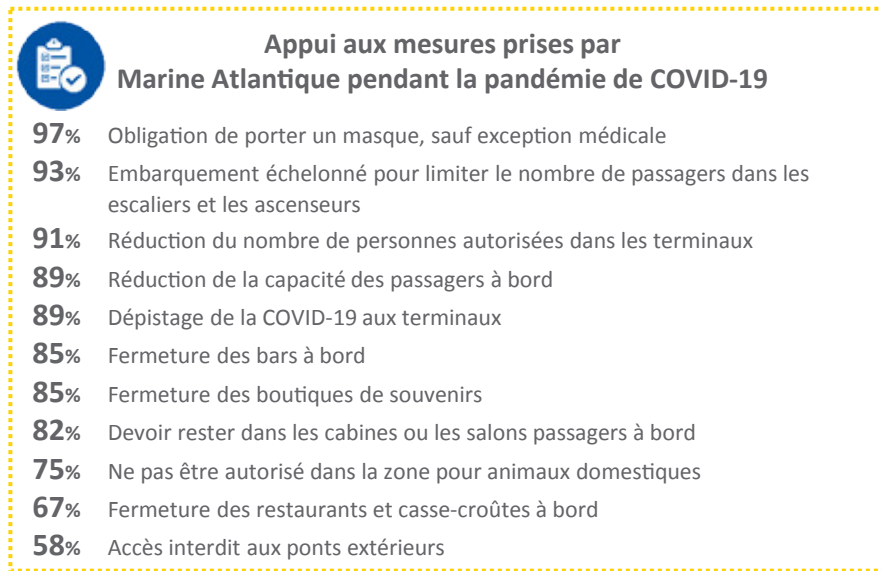
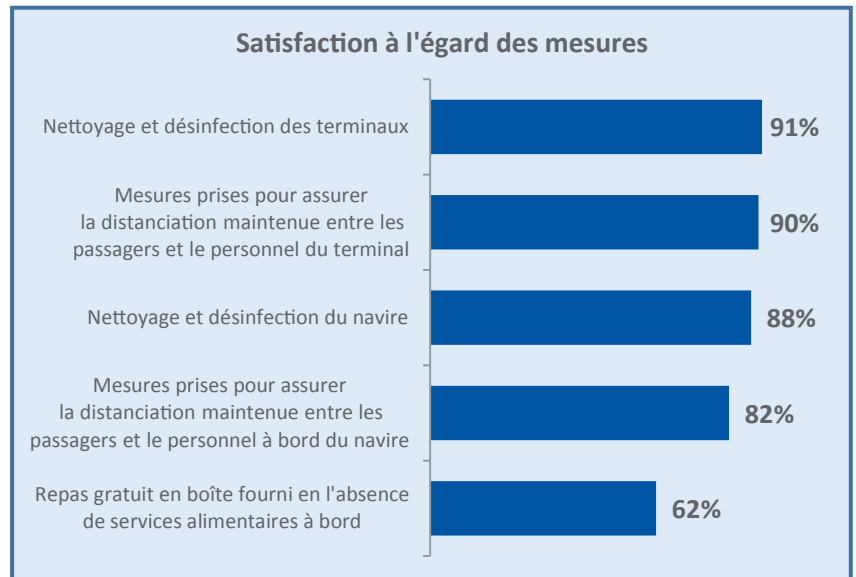
Expérience des passagers pendant la pandémie – résultats

Décembre 2020



Motifs clés non aidés (n=525)

25%	Bon travail/pas de problèmes
23%	Bons protocoles de sécurité/ mise en œuvre de mesures de sécurité
23%	Bonne distanciation sociale
15%	Très organisé
15%	Repas en boîte



Méthodologie :

- Enquête téléphonique auprès d'un échantillon aléatoire de 600 passagers qui ont voyagé du 1er août au 30 septembre 2020.
- Les notes comprennent les *trois principales réponses positives* (8, 9 ou 10) sur une échelle de 10 points.

METTRE L'ACCENT SUR LES EFFORTS DE RENFORCEMENT de l'expérience client

La prestation d'un service de haute qualité et axé sur la clientèle pendant une pandémie peut présenter des défis. Guidées par notre objectif de protection de la santé et de la sécurité des personnes, de nouvelles politiques et procédures ont été mises en œuvre pour prévenir la propagation de la COVID-19. Ces changements ont donné lieu à une expérience différente pour les clients voyageant sur le traversier tout au long de l'année; cependant, les commentaires des clients ont montré un soutien et une appréciation importants pour ces mesures.



98 %

clients très satisfaits
de la courtoisie
du personnel de
première ligne

95 %

clients susceptibles
de recommander
Marine Atlantique à la
famille et aux amis

91 %

clients très satisfaits
de l'expérience à bord

83 %

clients très satisfaits
de la fiabilité du
service de Marine
Atlantique

En raison de la COVID-19, les résultats du sondage étaient limités en fonction de la réduction du nombre de passagers et des données disponibles.

SERVICE DANS LES DEUX LANGUES OFFICIELLES

À titre de société d'État fédérale, Marine Atlantique est engagée à offrir aux clients l'option de recevoir des services dans l'une ou l'autre des deux langues officielles du Canada. Dans le cadre de cet engagement, Marine Atlantique fait partie du comité consultatif qui relève du Centre d'excellence des langues officielles et travaille avec le Commissariat aux langues officielles, le Conseil du Trésor et le ministère du Patrimoine canadien pour faire rapport et satisfaire à nos exigences en vertu de la Loi sur les langues officielles. La Société a mis en place des programmes de formation à l'intention des employés bilingues et s'est engagée à offrir des services efficaces dans les deux langues officielles.

La Société a mis sur pied un Comité directeur sur les langues officielles au cours de l'année afin d'orienter l'élaboration d'un plan d'action sur les langues officielles. L'élaboration de ce plan, qui se poursuivra au cours du prochain exercice, décrira les processus et les procédures visant à maintenir la conformité réglementaire et à répondre aux attentes de nos communautés de langue officielle en situation minoritaire et de nos clients francophones.

CALENDRIER CONTINU

Les commentaires reçus des clients et des partenaires de l'industrie sont un élément clé pour des améliorations continues. Une partie des commentaires portait sur des options de réservation améliorées. Cela comprenait

une période de réservation anticipée plus longue permettant aux clients de planifier leur voyage de loisir, en harmonie avec les activités de planification globale, tout en leur offrant leurs traversées et leurs commodités préférées. Pour ce faire, la Société a mis en place un calendrier continu qui permet aux clients d'effectuer une réservation jusqu'à 17 mois avant le voyage. Rendue accessible au cours de l'année, la possibilité de réserver encore plus tôt offre aux clients des options de planification supplémentaires lorsque les conditions pandémiques leur permettront de reprendre leur voyage de loisirs.



SITE WEB RENOUVELÉ

Nous cherchons continuellement comment améliorer notre site Web, notamment la manière de le mettre à jour pour répondre aux attentes des clients. Les données indiquent que de nombreux visiteurs du site Web procèdent

directement à l'option de réservation. Par conséquent, au cours de l'année, les pages d'horaires liées aux passagers et aux activités commerciales ont été repensées pour améliorer l'expérience globale de l'utilisateur. Ce processus à efficacité accrue rend l'expérience globale plus efficace et agréable pour nos clients.

SERVICE DE TRAVERSIER D'ARGENTIA

En raison de la pandémie et des restrictions de voyage connexes, Marine Atlantique a pris la décision difficile de suspendre temporairement le service d'Argentia pour la saison estivale de 2020. Le service reprendra pour la saison estivale de 2021, fournissant deux traversées par semaine, avec la possibilité d'ajouter une capacité supplémentaire au besoin. Nos équipes,

en consultation avec les responsables de la santé publique, continuent de planifier pour la saison à venir.

SERVICE DE PUBLICATION NUMÉRIQUE GRATUIT

Marine Atlantique continue d'offrir un service de publication numérique gratuit à nos terminaux, offrant ainsi aux clients la possibilité de télécharger une grande sélection de journaux et de magazines avant de naviguer. Les clients peuvent conserver la publication; il s'agit là d'une autre excellente option de divertissement dans le cadre de leur aventure.



SIMPLIFICATION DE LA COMMUNICATION AVEC LES CLIENTS

Afin de simplifier l'expérience des clients lorsqu'ils ont communiqué avec Marine Atlantique, la Société a mis en place un numéro sans frais unique pour tous les appels liés aux réservations et aux relations avec la clientèle. Les clients qui souhaitent parler à un représentant au sujet d'une partie de leur réservation ou de leur expérience de voyage doivent maintenant composer le 1-800-341-7981.

RECONNAÎTRE NOS CLIENTS COMMERCIAUX

En tant que travailleurs essentiels, nous reconnaissons et apprécions le rôle vital que joue l'industrie du camionnage commercial pendant la pandémie de COVID-19. En guise d'appréciation pour les clients qui utilisent ses services, Marine Atlantique a pris des mesures pour protéger la santé et la sécurité de ceux-ci, notamment en introduisant des cabines à couchette simple pour les conducteurs commerciaux qui continuent de livrer des biens essentiels pendant la pandémie.

En s'appuyant sur les événements des années précédentes, la Société a également lancé des événements de reconnaissance des clients commerciaux qui ont fourni aux conducteurs un modeste symbole de notre reconnaissance pour tout ce qu'ils font pour que les marchandises vitales circulent entre les provinces. La Société s'est également associée à des groupes sans

but lucratif pour fournir des repas chauds aux conducteurs pendant les périodes les plus difficiles de la pandémie.

PARTENARIAT AVEC L'INDUSTRIE DU TOURISME

Bien que les événements liés aux voyages aient été limités au cours de l'année, nous demeurons un fier partenaire de l'industrie touristique de la région. Grâce au soutien en personne et au soutien virtuel de diverses initiatives touristiques, y compris des activités d'Hospitality Newfoundland and Labrador, nous travaillons avec nos partenaires de l'industrie à élaborer des stratégies pour attirer davantage de visiteurs dans notre région.



COMMUNICATIONS AVEC LES CLIENTS

Système de communication avec les clients

Que ce soit pour un avis concernant les horaires, une annonce ou d'autres renseignements importants concernant un voyage à venir, notre système de communication avec les clients favorise des envois efficaces et rapides. Les clients reçoivent des communications directes par téléphone et par des mises à jour par courriel.

Médias sociaux

Les médias sociaux offrent l'occasion de partager des renseignements 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 ses comptes Twitter, Facebook, Instagram, YouTube et LinkedIn ainsi que le blogue de Marine Atlantique. Les plates-formes de médias sociaux sont un moyen privilégié de communiquer directement avec les clients.



@MAferries
@MANavires



@marineatlanticferries
@MANavires



@maferries
@manavires



Marine Atlantic
Marine Atlantique



Marine Atlantic
Marine Atlantique

Affichage numérique

L'affichage numérique aux terminaux et à bord fournit également aux clients des renseignements importants sur les opérations, les horaires, les conditions météorologiques, les promotions, les services et les commodités.





Une équipe engagée et compétente

Le talent, la force, l'engagement et le dévouement de nos employés ont été pleinement démontrés au cours de l'exercice 2020-21, tandis qu'ils travaillaient à surmonter les défis associés à la pandémie de COVID-19. Grâce à une approche d'équipe, nos employés ont pris des mesures pour offrir un environnement sécuritaire et sain axé sur le maintien du lien essentiel et de la chaîne d'approvisionnement. Grâce à de nouvelles initiatives, à des politiques renforcées et à des programmes de formation, nos employés continueront d'être la force des opérations pour l'avenir.

MISES À JOUR AU CODE CANADIEN DU TRAVAIL

Marine Atlantique s'engage à respecter les dispositions énoncées dans le Code canadien du travail. La modification à la loi, communément appelée le projet de loi C-65, vise à protéger les employés contre le harcèlement et la violence par :

- la prévention d'incidents;
- des réponses efficaces en cas d'incident;
- des mesures de soutien aux employés touchés par le harcèlement et la violence.

Une nouvelle politique et un nouveau plan d'action sur le harcèlement et la violence au travail sont en place. La politique guidera les actions de l'organisation vers notre objectif de créer un milieu de travail où aucun employé n'est victime de harcèlement et de violence au travail. Elle comprend également des procédures pour réagir efficacement aux incidents de harcèlement et de violence, s'ils se produisaient.

Au cours du prochain exercice, des évaluations du milieu de travail seront effectuées afin de déterminer les risques de harcèlement et de violence. Des mesures préventives seront mises en place pour atténuer les risques identifiés. La formation est un élément clé du plan avec l'employé, l'enquêteur et le médiateur, avec une formation améliorée en signalement d'incidents prévue dans le cadre du plan d'action.

SONDAGE SUR L'ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI

Au cours de l'année, tous les employés ont été encouragés à participer au sondage confidentiel sur l'équité en matière d'emploi afin de fournir un portrait exact de la composition de l'effectif actuel. Ces données serviront de base aux objectifs d'équité, de diversité et d'inclusion et aux programmes d'équité en matière d'emploi, et permettront d'évaluer les progrès accomplis vers la création d'une main-d'œuvre équitable et diversifiée.

SONDAGE SUR LA PARTICIPATION DES EMPLOYÉS/GROUPES DE DISCUSSION

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 l'année précédente ont été compilés et partagés avec les employés, et une série de groupes de discussion a été mise sur pied pour promouvoir des consultations additionnelles. En raison de la COVID-19, des séances virtuelles ont été tenues, ce qui a entraîné une faible participation. Par conséquent, un sondage de suivi portant spécifiquement sur le harcèlement et l'intimidation en milieu de travail a été publié et fermé à la fin de l'exercice financier. À la lumière de ces commentaires, un plan d'action sera élaboré pour traiter des problèmes identifiés.

PROGRAMMES DE FORMATION EN LEADERSHIP

Programme de Perfectionnement de la gestion et du leadership

Le Programme de perfectionnement de la gestion et du leadership de Marine Atlantique combine des pratiques exemplaires reconnues à l'échelle internationale en leadership et en gestion et des occasions d'apprentissage pratiques. Les personnes reçoivent du matériel et des possibilités de formation liés à la gestion,

au leadership et aux compétences de base importantes pour la croissance personnelle et professionnelle. L'un des objectifs du programme est d'encourager les employés à tenir compte des futurs rôles de leadership et les compétences acquises au cours du programme constituent le fondement des postes actuels et futurs. Le programme, conçu pour une prestation virtuelle, s'est poursuivi tout au long de l'année malgré les défis associés à la COVID-19.

Programme de Perfectionnement de la haute direction

Compte tenu du succès du Programme de Perfectionnement de la gestion et du leadership, le Programme de Perfectionnement de la haute direction a été lancé au cours de l'année. Ce programme suit un format semblable au Programme de Perfectionnement de la gestion et du leadership et met l'accent sur le perfectionnement continu de gestionnaires plus expérimentés. Les participants se préparent pour les séances en consultation les documents de lecture, en participant aux séances mensuelles en ligne et en discutant des questions par un dialogue virtuel facilité.

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 d'une industrie axée sur la sécurité. Alors que les initiatives de recrutement et de

maintien aident à attirer les meilleurs employés, le rehaussement des compétences de notre équipe au moyen d'un perfectionnement professionnel et de 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 les talents internes et à fournir aux employés de nouvelles compétences et des possibilités d'avancement professionnel et de carrière.

Bien que la COVID-19 ait eu une incidence sur les activités de formation au cours des premiers mois de la pandémie, la Société et les employés se sont adaptés pour permettre la formation continue et satisfaire aux exigences de certification.

PROGRAMME DE MIEUX-ÊTRE MYHEALTH

Le programme de mieux-être Myhealth est axé sur l'amélioration de la santé et du mieux-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 garder des comportements sains qui amélioreront le bien-être physique, mental et émotionnel.

En plus des divers aspects et initiatives du programme, un groupe Facebook en ligne a été lancé au cours de l'année pour aider les employés à se soutenir mutuellement pendant la pandémie de COVID-19 et à participer à leur parcours de mieux-être global. Créé pour inspirer et motiver, en plus de permettre de partager des renseignements de notre équipe de santé au travail sur la santé physique et le bien-être mental, le groupe s'est avéré populaire auprès des employés.

COMMUNICATIONS AVEC LES EMPLOYÉS

Myport

Marine Atlantique s'est engagée à partager des renseignements et à éduquer ses employés par différentes voies. En plus des courriels internes et des avis imprimés, la Société utilise ses moyens de communication portant sa marque, comme l'intranet MyPort, le magazine MyPort et MyPort TV.



Intranet Myport

L'Intranet Myport est conçu pour être un emplacement unique et convivial pour les appareils mobiles destinés aux employés ayant besoin de renseignements sur leur travail et leur conciliation travail/vie privée. Référentiel de renseignements axés sur les employés, il est également entièrement compatible avec les systèmes de paye, de temps et de présence et permet aux employés d'accéder à leurs renseignements personnels. Tout au long de la pandémie, l'intranet a également servi d'outil pour mettre à jour d'importants renseignements relatifs à la COVID-19, comme les processus et les procédures, ce qui en a fait un point d'accès efficace pour les employés afin qu'ils puissent consulter les renseignements dont ils avaient besoin.

Myport TV

Marine Atlantique utilise son canal d'affichage numérique destiné aux employés pour communiquer avec ses employés, qui sont surtout mobiles. À l'aide d'écrans de télévision installés à tous les emplacements, la plate-forme relie les employés en transmettant de brèves informations à jour qui portent sur tout sujet, des annonces de la Société et des conseils de sécurité pour les employés jusqu'aux réussites et ressources des employés. Cette technologie a servi à échanger des renseignements, à promouvoir des messages positifs sur la santé et à réduire au minimum les déplacements inutiles de cet effectif essentiel pendant la pandémie afin de protéger les employés.

Magazine Myport

Le magazine MyPort est le bulletin d'information des employés de Marine Atlantique. Le magazine présente des nouvelles et des mises à jour, du matériel éducatif sur les politiques et les programmes, la reconnaissance et la compréhension de la diversité et des événements d'importance culturelle, ainsi que des profils de nos employés et des initiatives partout dans l'organisation. Au cours de l'année, un nouveau lecteur a été présenté pour offrir une meilleure expérience à l'utilisateur. On a également changé la nature du magazine pendant la pandémie pour passer d'une impression écrite à une édition numérique afin de se protéger contre la propagation de la COVID-19, ce qui a également contribué à réduire notre utilisation de papier et notre empreinte environnementale.

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.



Les Prix Distinction de cette année ont été remis à Roxanne Seymour, Karen Devoe, Paul Organ, Karen Coleman et aux employés du terminal de Port aux Basques.



SOUTENIR NOS EMPLOYÉS ET **redonner à nos** collectivités

Nous sommes fiers de soutenir nos collectivités, et nos employés sont de fervents bénévoles dans les régions où ils vivent : un reflet des valeurs de la Société qui guident nos activités chaque jour. Grâce aux dons à des organismes sans but lucratif, à des commandites d'événements communautaires et au soutien à d'initiatives importantes pour nos employés, nous nous engageons à aider les personnes et les groupes à connaître du succès. Bien que la pandémie de COVID-19 ait eu une incidence considérable sur la plupart de nos activités et événements annuels de commandites, la Société a été heureuse d'apporter son soutien à un certain nombre d'initiatives valables au cours de l'année et de les parrainer.

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.

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. Au moyen de partenariats sur nos navires, à nos terminaux et dans nos installations administratives, nous donnons aux étudiants un aperçu pratique des nombreuses possibilités de carrière disponibles dans l'industrie maritime. Ces possibilités ont compris des étudiants de l'Institut nautique du Collège communautaire de la Nouvelle-Écosse qui ont des possibilités d'expérience de travail pour obtenir leur diplôme, ainsi que des possibilités de navigation dans le cadre d'une nouvelle tournée d'études en bateau.

INVESTISSEMENT COMMUNAUTAIRE

Étant donné que la COVID-19 a une incidence sur de nombreux événements et de nombreuses initiatives communautaires traditionnellement soutenus par Marine Atlantique, la Société a mis l'accent sur les occasions et les partenariats qui favorisent la sécurité, la santé et le bien-être général. Il s'agissait notamment de dons aux banques alimentaires locales dans tous nos établissements, ainsi que d'une variété d'initiatives visant principalement à aider les gens pendant une année difficile. Nous avons hâte à une période



post-pandémie au cours de laquelle nos partenaires communautaires pourront à nouveau entreprendre les initiatives qui sont si importantes pour les gens, les groupes et les régions qu'ils desservent.

Publication importante sur les lauréats du prix Bénévolat de l'année

TRAVIS STONE

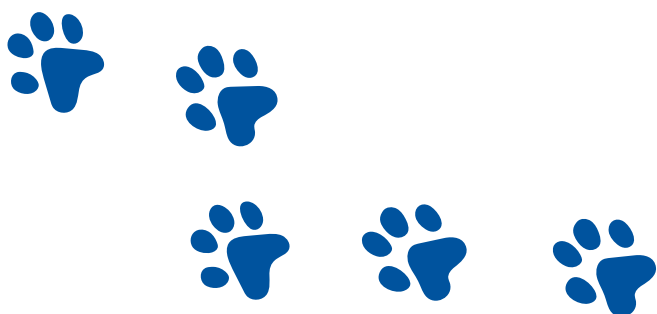
Travis Stone fait du curling depuis 24 ans et son amour pour le sport l'a mené à s'engager de manière importante auprès du Sydney Curling Club. Depuis plus de 7 ans, Travis est membre du conseil d'administration du Club et en est actuellement le président. Il a joué un rôle déterminant dans la croissance du Club au cours des dernières années, ce qui en fait l'un des clubs ayant connu le plus de succès en Nouvelle-Écosse.

Le leadership de Travis a attiré plus de diversité au sein du Club et comprend maintenant le curling pour les personnes avec une déficience visuelle et les personnes en fauteuil roulant, le curling des



Jeux olympiques spéciaux, les activités internationales de curling pour étudiants, des groupes de l'école primaire, les événements pour femmes, le curling pour jeunes et le curling pour aînés.

L'engagement, l'excellence, l'intégrité et la passion de Travis pour le travail qu'il accomplit avec le Sydney Curling Club sont évidents. Travis est un merveilleux ambassadeur de Marine Atlantique dans la communauté.



LORETTA ET EUGÈNE BATTISTE

Femme et mari, Loretta et Eugène Battiste se sont engagés de manière très importante envers leur communauté de Port aux Basques en aidant à sauver les chats errants et abandonnés, dont beaucoup connaissent des problèmes de santé. En transformant certains espaces sur leur propriété, ils abritent les animaux secourus et en prennent soin pour qu'ils retrouvent la bonne santé. Ils aident également à trouver des maisons pour les chats et chatons abandonnés. Depuis 2017, Loretta et Eugène ont secouru environ 1 000 chats et chatons, dont 850 ont trouvé de nouvelles maisons.

Par leurs actes d'altruisme, ils améliorent leur communauté et aident les animaux en détresse.





UNE PERSPECTIVE pour les 12 prochains mois

Avec la promesse de vaccins pour protéger les employés et les clients, nous avons hâte à une période post-COVID-19. Bien que la pandémie ait eu une influence importante sur nos opérations, le niveau de passagers et les décisions commerciales au cours des 12 derniers mois, nous espérons qu'un retour à la normale aura lieu bientôt. Pour Marine Atlantique, nous avons déjà commencé la planification post-pandémie et mis en œuvre des stratégies qui répondront aux besoins de transport et d'expédition de nos clients grâce à un service efficace et efficient.

Nos activités de renouvellement de la flotte se sont poursuivies sans interruption au cours de l'année et nous prévoyons la sélection d'un partenaire de construction au cours du prochain exercice. L'évaluation de 30 ans du *Leif Ericson* s'achèvera et les discussions se poursuivront avec le gouvernement du Canada au sujet de l'entente de location pour l'*Atlantic Vision*.

Nous poursuivrons nos activités de diligence raisonnable en vue d'améliorer le port de Port aux Basques et d'enlever l'île Vardy. Le projet d'amélioration du port de Port aux Basques comprend l'examen de toutes les considérations environnementales possibles et la consultation des intervenants locaux. Nous allons également aller de l'avant avec la construction d'un nouveau

bâtiment administratif à Port aux Basques pour mieux desservir nos employés et améliorer nos opérations.

Notre accent sur l'innovation continuera d'évoluer au cours de l'année. Grâce à la mise en place d'un comité directeur de l'innovation formalisé, nous accueillerons activement les commentaires et les nouvelles idées et nous entreprendrons des activités d'évaluation pour nous assurer de mettre en place des processus et des initiatives modernes et efficaces pour nos services et nos clients. Nous continuerons également de mettre l'accent sur l'amélioration de nos processus opérationnels et de notre efficacité au fur et à mesure que nous déplacerons les programmes vers notre nouveau système de planification des ressources d'entreprise.

Nous poursuivrons notre apprentissage et notre éducation afin de promouvoir l'inclusion, effectuer un recrutement actif et mieux refléter une Société diverse qui représente les groupes identifiés dans la Loi sur l'équité en matière d'emploi. Notre engagement à l'égard des changements apportés au Code canadien du travail par l'entremise du projet de loi C-65 se poursuivra également avec des programmes et des politiques d'éducation anti-harcèlement qui favorisent un milieu de travail respectueux qui protège les employés. À Marine Atlantique, il n'a pas de place pour la discrimination, l'intimidation ou le harcèlement.

La sécurité et un engagement à protéger l'environnement demeureront des priorités dans tout ce que nous faisons. Grâce à notre système

de gestion de la sécurité et à nos plans de gestion environnementale, nous entreprendrons des initiatives axées sur la protection des personnes, des biens et de l'environnement.

Avec l'introduction de notre nouveau calendrier continu, nous espérons que les clients commenceront à planifier leur voyage post-pandémie avec plus d'aisance. Nous continuerons de réaliser nos sondages auprès des clients et à recueillir leurs commentaires afin de déterminer comment rehausser l'expérience globale des clients.

Grâce à une participation efficace des intervenants et à une gouvernance d'entreprise, nous sommes convaincus que Marine Atlantique relèvera les défis liés à la COVID-19 et qu'elle sera prête et axée vers l'avenir. La pandémie a une fois de plus renforcé le rôle vital que nous jouons dans le transport quotidien de personnes et de fournitures. Nous serons prêts à répondre aux besoins de nos clients, des intervenants, du gouvernement et des partenaires communautaires grâce à notre dévouement à offrir un excellent service. Bien que nous soyons confrontés à des défis, notre équipe s'engage à travailler avec acharnement, à demeurer forte pour surmonter les obstacles et offrir le service de traversier sur lequel nos clients comptent.







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 à notre clientèle un système de traversiers interprovinciaux de qualité qui est sûr, écologique et efficace, encadré par un solide ensemble de valeurs d'entreprise qui définit clairement les attentes envers chaque employé.

Marine Atlantique est dirigée par un Conseil d'administration composé de dix personnes. Le gouvernement du Canada choisit et nomme les membres indépendants du Conseil d'administration en vue de mandats déterminés. Le président et chef de la direction est également membre du Conseil 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 est fortement engagé à fournir une bonne gouvernance d'entreprise et à assurer la mobilisation des parties prenantes. Il fournit également 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.

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 Atlantique 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.

COMITÉS DU CONSEIL

Le Conseil d'administration est doté de comités permanents mobilisant et soutenant ses efforts par différents 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.

Comité des ressources humaines, de la santé, de la sécurité et de l'environnement

Le Comité des ressources humaines, de la santé, de la sécurité et de l'environnement est chargé de fournir au Conseil 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 conseils et des services en matière de gérance des régimes de retraite pour les employés de Marine Atlantique S.C.C. Le régime de retraite de Marine Atlantique a garanti des rentes afin d'en réduire le risque financier. Ces rentes couvrent environ 57 % de l'actif total. Les rentes d'achat demeurent des actifs du régime et les pensionnés continuent d'être payés à partir du fonds de pension.



COMPOSITION DU CONSEIL ET DU COMITÉ

31 MARS 2021



Gary J. O'Brien

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

Président du Conseil

Note – Le président du Conseil siège
à tous les comités



Carla Arsenault

Sydney River, N.-É.

Présidente – Comité de la gouvernance,
des risques et de la stratégie

Membre – Comité de gestion des régimes
de retraite

Membre d'office – Comité de la vérification



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



Janie Bussey, Q.C.

Logy Bay, T.-N.-L.

Présidente – Comité des ressources humaines,
de la santé, de la sécurité et de l'environnement

Membre – Comité de la gouvernance,
des risques et de la stratégie



John Butler (en vigueur le 18 novembre 2020)
St. John's, T.-N.-L.

Membre – Comité des ressources humaines,
de la santé, de la sécurité et de l'environnement
Membre – Comité de la vérification



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

Président – Comité de la gestion des régimes
de retraite
Membre – Comité de la gouvernance, des
risques et de la stratégie



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

Membre – Comité de gestion des régimes
de retraite
Membre – Comité des ressources humaines,
de la santé, de la sécurité et de l'environnement



Owen Fitzgerald
Sydney, N.-É.

Membre – Comité de la vérification
Membre – Comité des ressources humaines,
de la santé, de la sécurité et de l'environnement



Craig Priddle, CPA

Corner Brook, T.-N.-L.

Président – Comité de la vérification

Membre – Comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie

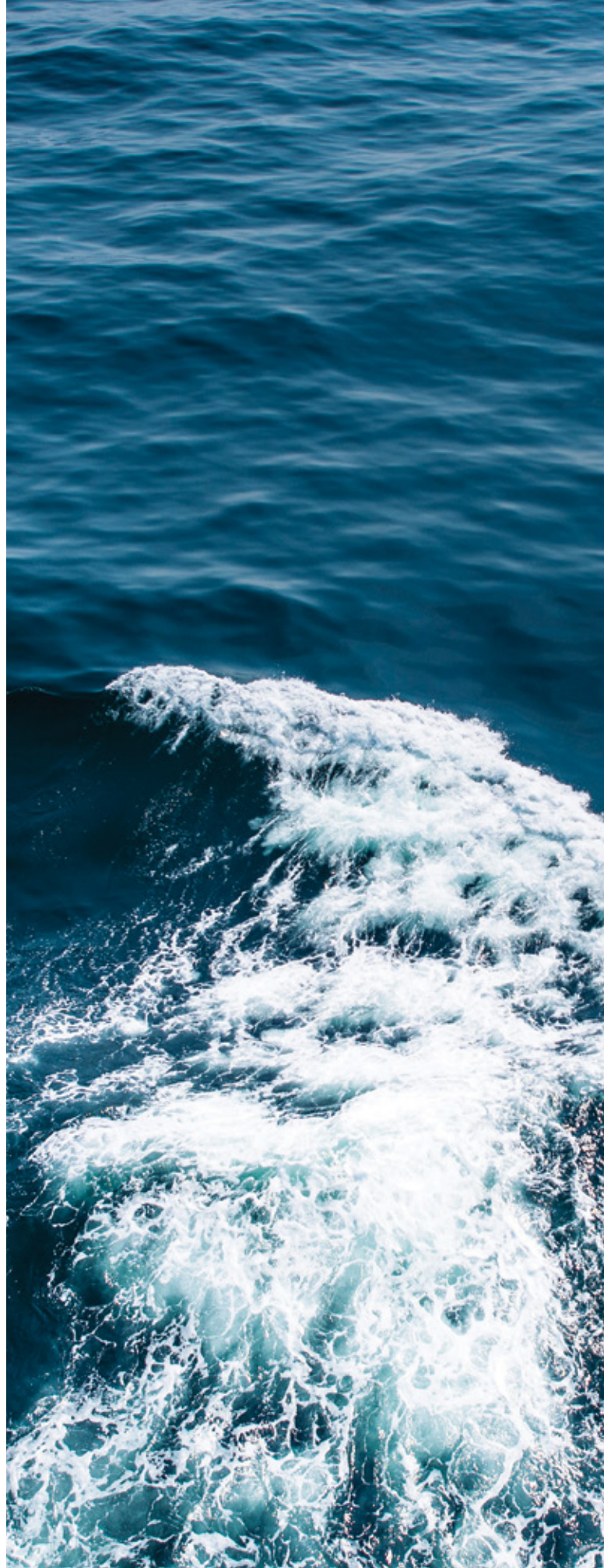


Ann-Margret White

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

Membre – Comité de la vérification

Membre – Comité des ressources humaines, de la santé, de la sécurité et de l'environnement



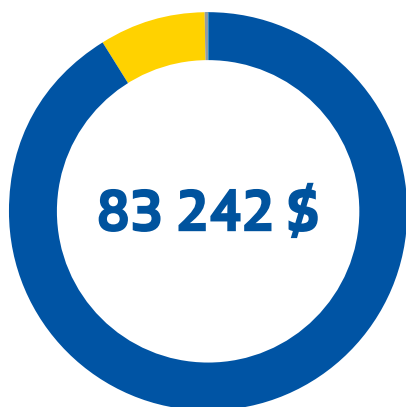
Aperçu financier

À titre de société d'État fédérale, Marine Atlantique reçoit une subvention annuelle de son actionnaire, le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire de Transports Canada. En 2020-2021, les dépenses de la Société ont totalisé 219 millions de dollars; les revenus provenant des tarifs clients et d'autres revenus connexes ont atteint 83 millions de dollars; et 135,6 millions de dollars ont été reçus en subvention. Le recouvrement des coûts de la Société était de 55,2 % comparativement à 63,7 % lors du dernier exercice. En raison des répercussions financières importantes de la COVID-19, la Société n'a pas atteint l'objectif de 65 % fixé par notre actionnaire.

REVENUS POUR 2020/21 (EN MILLIERS)

■ Produits des activités de transport	75 976
■ Produits de supplément pour le carburant	7 080
■ Autres produits de revenus	182
■ Gain sur change étranger	4

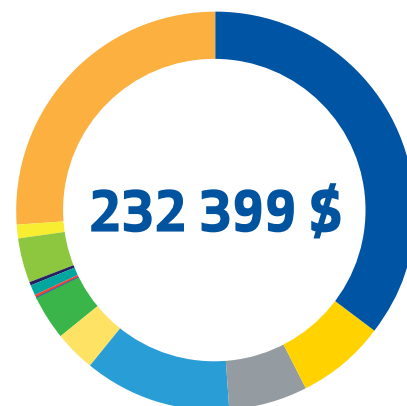
Revenus totales 83 242 \$



CHARGES POUR 2020/21 (EN MILLIERS)

■ Salaires et avantages sociaux	82 589
■ Droits d'affrètement	16 768
■ Carburant	14 559
■ Matériaux, fournitures et services	27 463
■ Réparations et entretien	8 146
■ Assurance, loyers et services publics	8 072
■ Frais de déplacement	254
■ Frais administratifs	843
■ Coûts de renouvellement de la flotte	1 428
■ Avantages sociaux futurs	688
■ Perte réalisée sur dérivés	8 493
■ Perte sur cession d'immobilisations corporelles	2 600
■ Amortissement	60 496

Charges totales 232 399 \$



RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES DE LA COVID-19

Les résultats financiers de la Société pour l'année ont été grandement touchés par la pandémie de COVID-19. La pandémie a entraîné des différences notables dans les recettes et les dépenses par rapport à l'année précédente.

La pandémie a eu des répercussions négatives sur les volumes de passagers et de véhicules, puisque les autorités sanitaires provinciales ont limité les déplacements interprovinciaux aux personnes essentielles et exemptées pendant la majeure partie de l'année.

La Société a mis en œuvre plusieurs protocoles de sécurité. Il s'agissait notamment de procédures de distanciation physique, comme l'érection de barrières physiques dans les zones publiques, les procédures de contrôle sanitaire, l'établissement de postes de désinfection, l'obligation pour les passagers et le personnel de porter des couvre-visages, et des protocoles de nettoyage accru.

La capacité des passagers par traversée a été réduite de plus de 50 % et les services alimentaires à bord ont été interrompus. La Société a également suspendu le service saisonnier d'Argentia.

Le budget approuvé de la Société a été établi au début de la pandémie, alors que planait une grande incertitude. Les résultats de l'achalandage ont été nettement plus élevés que les estimations, bien qu'ils soient inférieurs à l'année précédente. Il y a eu un assouplissement

temporaire en matière de déplacements interprovinciaux pendant les mois d'été, ce qui a entraîné l'ouverture de la « bulle de l'Atlantique » et le trafic commercial a dépassé les attentes.

REVENUS

Les revenus ont été de 22,4 millions de dollars, soit 21 % de moins que l'an dernier. L'achalandage des passagers a diminué de 55 %. La pandémie a entraîné des restrictions de voyage qui limitaient les déplacements aux personnes essentielles et exemptées, sauf pendant la période estivale et automnale où les restrictions étaient réduites pour les passagers dans les provinces de l'Atlantique. Cette augmentation a été partiellement compensée par une augmentation de 9 % du trafic commercial. On trouvera ci-après un certain nombre de facteurs qui ont contribué à cette augmentation. Les programmes de relance des gouvernements fédéral et provinciaux ont aidé les entreprises et les particuliers à satisfaire leurs besoins financiers. Un changement dans le comportement d'achat en raison de la pandémie a entraîné une augmentation du magasinage en ligne et des projets de rénovation domiciliaire. La fermeture de la seule raffinerie de pétrole de Terre-Neuve-et-Labrador a modifié la logistique de la chaîne d'approvisionnement en propane. Enfin, la réduction de la capacité d'un important transporteur commercial de l'île de Terre-Neuve a fait en sorte que certaines entreprises utilisent la Société pour répondre à certains de leurs besoins en matière de fret.

CHARGES D'EXPLOITATION

Salaires et avantages sociaux

Les coûts des salaires et des avantages sociaux ont été inférieurs de 11,4 millions de dollars, soit 12 %, par rapport à l'exercice 2019-2020. L'organisme de réglementation des traversiers à passagers au Canada a exigé des exploitants qu'ils mettent en œuvre des protocoles de sécurité dans le contexte de la pandémie qui réduisent les limites de passagers à bord des navires. Cela a entraîné une réduction des besoins en employés dans l'ensemble de l'organisation. De plus, certains employés à terre ont été mis à pied temporairement en raison de l'évolution des exigences de travail.

Matériaux, fournitures et services

Les coûts du matériel, des fournitures et des services ont été de 0,6 million de dollars ou de 2 % plus élevés par rapport à l'exercice 2019-2020. L'augmentation des coûts de support logiciel a été compensée principalement par des coûts de consommation plus faibles liés à la réduction des passagers et des employés.

Réparations et entretien

Les coûts de réparation et d'entretien ont été de 0,4 million de dollars, soit 5 % de plus que l'année précédente. Le programme d'entretien général a été touché par la COVID-19. Les mises en cale sèche du printemps ont été reportées à la période de l'automne-hiver, ce qui a entraîné une activité d'entretien supplémentaire. Les coûts des pièces et des services ont également été plus élevés en raison des exigences des protocoles de sécurité dus à la COVID-19 et

des répercussions de la pandémie sur la chaîne d'approvisionnement mondiale.

Assurance, loyers et services publics

Les assurances, le loyer et les services publics ont été de 0,5 million de dollars, soit 7 % de plus que l'an dernier. Les coûts d'assurance de la Société ont été plus élevés, alors que l'industrie s'adaptait aux répercussions de la pandémie. Toutefois, les augmentations de primes de la Société ont été plus faibles que celles du marché général en raison de l'historique des demandes et des stratégies d'atténuation.

Frais de déplacement

Les frais de déplacement ont été de 1,1 million de dollars, soit 81 % de moins que l'an dernier. Étant donné les restrictions de voyage imposées par les autorités sanitaires fédérales et provinciales en raison de la pandémie, tous les voyages d'affaires étaient limités aux besoins essentiels. La Société a utilisé la technologie des réunions virtuelles, et elle a élaboré et tenu des programmes de formation en ligne pour le personnel.

Frais administratifs

Les coûts administratifs ont été inférieurs de 1,0 million de dollars par rapport à l'exercice précédent. La Société a réduit ses activités de marketing et de recrutement en réponse à la pandémie.

CARBURANT

La dépense de carburant a été inférieure de 13,8 millions de dollars par rapport au dernier exercice. La pandémie mondiale a entraîné une baisse historique des prix du carburant cette année. Le coût par litre de carburant des navires

de la Société a été nettement inférieur à celui de l'an dernier. De plus, avec la suspension du service d'Argentia et la diminution du trafic sur le service du golfe, moins de voyages ont été offerts, ce qui a entraîné une baisse de la consommation de carburant

PERTES

Perte réalisée sur dérivés

La Société a connu une perte sur les instruments financiers dérivés reliés au programme de couverture qui implique l'achat anticipé d'échange de carburant et de contrats de change à terme. Les pertes réalisées sur les produits dérivés ont été de 8,4 millions de dollars plus élevées cet exercice qu'à l'exercice précédent. La chute importante du marché pétrolier mondial au début de la pandémie a entraîné des pertes importantes au moment du règlement des contrats d'échange de carburant de l'exercice en cours acheté les exercices précédents. De plus, la Société a résilié et réglé des contrats relatifs au prochain exercice et a réinitialisé ses positions à des prix inférieurs.

Perte sur cession d'immobilisations corporelles

La Société a accusé une perte de 2,6 millions de dollars sur l'aliénation et la mise au rebut d'actifs de longue date.

DROITS D'AFFRÈTEMENT

Les frais d'affrètement ont été supérieurs de 2,3 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent. L'augmentation est attribuable à un tarif affrété quotidien plus élevé pour l'*Atlantic Vision* au moment du renouvellement.

COÛTS DE RENOUELEMENT DE LA FLOTTE

La Société a dépensé 1,4 million de dollars en frais de renouvellement de flotte, comparativement à 1,7 million à l'exercice précédent. Des ressources externes ont été engagées au cours de l'année pour appuyer le projet pluriannuel d'acquisition de nouveaux navires de la Société.

AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société conserve un actuaire indépendant pour l'aider à calculer les dépenses relatives aux avantages sociaux futurs des employés sur la base des hypothèses de gestion. Cette année, les dépenses ont augmenté de 0,2 million de dollars. Ces estimations sont fondées sur diverses hypothèses comme les taux d'actualisation, les taux de mortalité et les taux de rendement prévus des actifs du régime. Les dépenses plus élevées en matière de prestations de retraite ont été en partie compensées par des prestations de retraite moins élevées que l'exercice précédent.

AMORTISSEMENT

L'amortissement a été supérieur de 8,5 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent. L'augmentation du montant découle d'importants investissements en capital réalisés au cours des dernières années qui sont devenus actifs et en dépréciation.

FINANCEMENT PUBLIC

Les recettes de financement du gouvernement reconnues ont été supérieures de 7,8 millions de dollars à celles de l'exercice précédent. Le financement public de l'exploitation a été supérieur de 26,3 millions de dollars en raison de la forte diminution des recettes dues à la COVID-19. Le financement pour les projets d'investissements a été inférieur de 18,5 millions de dollars. La Société a différé plusieurs projets d'immobilisations en raison de pressions financières. La Société a demandé et reçu l'approbation de réaffecter le financement d'immobilisations au financement d'exploitation pour couvrir le déficit d'exploitation.

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En 2020-2021, la Société a dépensé 31,6 millions de dollars en renouvellement d'actifs, comparativement à 50,1 millions à l'exercice précédent. Quelque 24,1 millions de dollars ont été consacrés à des projets reliés à la flotte par rapport à 19,2 millions de dollars au cours de l'exercice précédent. Un montant supplémentaire de 7,5 millions de dollars a été dépensé pour le remplacement et la modernisation des installations et de l'équipement à terre par rapport à 30,8 millions de dollars lors de l'exercice 2019-2020.

VÉHICULES À PASSAGERS

	2020-21	2019-20	2018-19	2017-18	2016-17
Passagers	139 988	311 499	307 758	328 594	326 796
Véhicules à passagers	50 449	120 426	115 972	122 444	120 314
Véhicules commerciaux	89 723	82 194	87 739	91 396	94 459
EA*	420 009	470 095	486 407	510 673	522 360
Nombre de traversées uniques	1 498	1 632	1 634	1 685	1 701
Employés (emploi de pointe)	1 110	1 276	1 319	1 259	1 282
Employés (équivalent temps plein)**	880	1 063	1 089	1 097	1 068

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

** Les employés équivalents temps plein (ETP) sont calculés en divisant les heures de travail réelles par les heures normales d'une année de travail (2 080).

AUTRES SOURCES DE REVENUS

Fin de l'exercice : 31 mars (2021, 2020, 2019, 2018 et 2017) (en milliers)

	2020-21	2019-20	2018-19	2017-18	2016-17
Produits des activités de transport	75 976 \$	93 746 \$	96 568 \$	100 474 \$	99 227 \$
Produit de supplément pour le carburant	7 080	11 650	11 976	10 510	10 411
Autre produits de revenus	182	229	254	584	502
Revenus	4	-	3 020	1 047	3 777
	83 242	105 625	111 818	112 615	113 917
Charges d'exploitation	127 367	139 287	137 282	143 254	137 682
Carburant	14 559	28 341	31 498	27 793	19 108
Pertes	11 093	306	1 260	202	2 566
Droits d'affrètement	16 768	14 468	13 652	13 403	12 920
Coûts de renouvellement de la flotte	1 428	1 727	-	-	-
Avantages sociaux futurs	688	516	4 809	7 389	9 025
Amortissement	60 496	52 025	50 033	45 166	39 144
	232 399	236 670	238 534	237 207	220 445
Déficit avant le financement public	149 157	131 045	126 716	124 592	106 528
Financement public					
Exploitation	109 494	83 239	75 977	85 800	61 203
Immobilisations corporelles	31 627	50 076	49 691	60 958	37 598
Frais de rétablissement de la désaffectation des navires					
(Déficit) excédent lié aux activités	(8 036) \$	2 270 \$	(1 048) \$	22 166 \$	(7 727) \$
ACTIFS :					
Total des actifs	607 185 \$	606 974 \$	614 540 \$	623 777 \$	591 552 \$

États financiers

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Exercice clos le 31 mars 2021

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Table des matières

Exercice clos le 31 mars 2021

	<u>Page</u>
Déclaration de responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière	1
État de la situation financière	2
État des résultats	3
État des gains et pertes de réévaluation	4
État de la variation des actifs financiers nets	5
État des flux de trésorerie	6
Notes complémentaires	7 - 29

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

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,
Shawn Leamon, CPA, CGA



Le président et chef de la direction,
Murray Hupman, P.Eng.

St. John's, Canada
Le 14 juin 2021



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 2021, 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 2021, 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 constitutifs 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,

A handwritten signature in black ink, reading "Mathieu Le Sage". The signature is written in a cursive, flowing style.

Mathieu Le Sage, CPA, CGA
Directeur principal

Halifax, Canada
Le 14 juin 2021

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

État de la situation financière

Au 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

	<u>2021</u>		<u>2020</u>	
Actifs financiers				
Trésorerie (note 4)	10 648	\$	11 202	\$
Débiteurs (note 13a))	6 595		6 712	
Somme à recevoir du gouvernement du Canada (note 5)	13 899		8 966	
Stocks destinés à la revente (note 6)	362		325	
Instruments financiers dérivés (note 12)	2 897		11	
Actif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	156 014		145 652	
	190 415		172 868	
Passifs				
Créditeurs et charges à payer (notes 7 et 13c))	31 839		24 957	
Instruments financiers dérivés (notes 12 et 13c))	2 532		9 801	
Revenus reportés	2 851		3 287	
Somme à payer au gouvernement du Canada (note 5)	29		583	
Charges à payer au titre des indemnités de vacances	5 932		6 259	
Passif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	2 951		2 829	
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués (note 9)	51 363		51 092	
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (note 10)	11 452		11 665	
	108 949		110 473	
Actifs financiers nets	81 466		62 395	
Actifs non financiers				
Immobilisations corporelles (note 11)	387 925		419 393	
Stocks destinés à la consommation (note 6)	22 436		11 985	
Charges payées d'avance	6 409		2 728	
	416 770		434 106	
Excédent accumulé (note 14)	498 236	\$	496 501	\$

Obligations contractuelles (note 16)

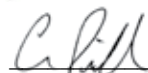
Éventualités (notes 17 et 18)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Au nom du Conseil d'administration :



Administrateur



Administrateur

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

État des résultats

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

	2021		2020
	Budget	Réel	Réel
	(note 19)		
Revenus			
Produits des activités de transport	48 842 \$	75 976 \$	93 746 \$
Produits du supplément pour le carburant	4 545	7 080	11 650
Autres produits	150	182	229
Gain réalisé sur dérivés	-	4	-
	<u>53 537</u>	<u>83 242</u>	<u>105 625</u>
Charges			
Salaires et avantages sociaux	82 861	82 589	93 942
Droits d'affrètement	16 825	16 768	14 468
Carburant	13 558	14 559	28 341
Matériaux, fournitures et services	17 635	27 463	26 872
Réparations et entretien	8 758	8 146	7 729
Assurance, loyers et services publics	8 354	8 072	7 566
Frais de déplacement	841	254	1 367
Frais administratifs	1 655	843	1 811
Coûts de renouvellement de la flotte	2 500	1 428	1 727
Avantages sociaux futurs (notes 8, 9 et 10)	470	688	516
Perte de change		-	10
Perte réalisée sur dérivés	5 500	8 493	55
Perte sur cession d'immobilisations corporelles		2 600	241
Amortissement (note 11)	52 850	60 496	52 025
	<u>211 807</u>	<u>232 399</u>	<u>236 670</u>
Déficit avant le financement public	<u>(158 270)</u>	<u>(149 157)</u>	<u>(131 045)</u>
Financement public (note 5)			
Exploitation	109 831	109 494	83 239
Immobilisations corporelles	32 746	31 627	50 076
	<u>142 577</u>	<u>141 121</u>	<u>133 315</u>
(Déficit) excédent lié aux activités	<u>(15 693)</u>	<u>(8 036)</u>	<u>2 270</u>
Excédent accumulé, au début de l'exercice	<u>504 865</u>	<u>504 865</u>	<u>502 595</u>
Excédent accumulé, à la fin de l'exercice (note 14)	<u>489 172 \$</u>	<u>496 829 \$</u>	<u>504 865 \$</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

État des gains et pertes de réévaluation

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
(Pertes) gains de réévaluation cumulés au début de l'exercice	(8 364) \$	2 976 \$
Gains (pertes) de réévaluation survenus pendant l'exercice		
(Perte) gain non réalisé sur devises	(384)	271
Gain (perte) non réalisé sur dérivés	1 662	(11 666)
Montants reclassés dans l'états des résultats		
Perte réalisé sur dérivés	8 493	55
Gains (pertes) de réévaluation nets de l'exercice	9 771	(11 340)
Gains (pertes) de réévaluation cumulés à la fin de l'exercice (note 14)	1 407 \$	(8 364) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.
État de la variation des actifs financiers nets

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

	2021		2020
	<u>Budget</u> (note 19)	<u>Réel</u>	<u>Réel</u>
Excédent (déficit) lié aux activités	(15 693) \$	(8 036) \$	2 270 \$
Variation due aux immobilisations corporelles			
Acquisition d'immobilisations corporelles (note 11)	(32 746)	(31 627)	(50 076)
Amortissement des immobilisations corporelles (note 11)	52 850	60 495	52 025
Pertes sur cession d'immobilisations corporelles		2 600	241
Produits de la cession d'immobilisations corporelles		-	5
Diminution des immobilisations corporelles	20 104	31 468	2 195
Variation due aux autres actifs financiers			
Acquisition de stocks destinés à la consommation	(12 669)	(26 916)	(24 314)
Utilisation de stocks destinés à la consommation	14 112	16 465	30 777
Acquisition de charges payées d'avance	(16 825)	(19 122)	(17 916)
Utilisation de charges payées d'avance	16 825	15 441	18 533
Diminution (augmentation) des autres actifs financiers nets	1 443	(14 132)	7 080
Gains (pertes) de réévaluation nets	9 790	9 771	(11 340)
Augmentation des actifs financiers nets	15 644	19 071	205
Actifs financiers nets au début de l'exercice	62 395	62 395	62 190
Actifs financiers nets à la fin de l'exercice	78 039 \$	81 466 \$	62 395 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

État des flux de trésorerie

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Activités de fonctionnement		
Rentrées de fonds — clients	83 406 \$	104 262 \$
Rentrées de fonds — autres produits	186	229
Financement public — exploitation	104 679	84 065
Financement public — immobilisations	30 955	51 277
Sorties de fonds — fournisseurs	(95 795)	(89 108)
Sorties de fonds — employés	(81 772)	(91 491)
Sorties de fonds — avantages sociaux futurs	(10 873)	(10 644)
	<u>30 786</u>	<u>48 590</u>
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(30 956)	(51 277)
Produits de la cession d'immobilisations corporelles	-	5
	<u>(30 956)</u>	<u>(51 272)</u>
Effets des variations de change sur la trésorerie	(384)	271
(Diminution) augmentation nette de la trésorerie	(554)	(2 411)
Trésorerie au début de l'exercice	11 202	13 613
Trésorerie à la fin de l'exercice	<u>10 648 \$</u>	<u>11 202 \$</u>
La trésorerie comprend :		
Trésorerie affectée	6 641 \$	7 013 \$
Trésorerie non affectée	4 007	4 189
	<u>10 648 \$</u>	<u>11 202 \$</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(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 bénéfices aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Aux termes de la *Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.*, les statuts de la Société limitent les activités de celle-ci à l'acquisition, la mise sur pied, la gestion et l'exploitation d'un service de transport maritime, d'un service d'entretien, de réparations et de radoub, d'une entreprise de construction navale et d'une entreprise ou de services corrélatifs. Dans le but de se conformer à la *Politique maritime nationale* (1995), le mandat de la Société a été réduit à l'exploitation d'un service de traversiers. Cette mission constitue donc, aux yeux de la Société, son seul programme. La mission de la Société est d'« 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 1^{er} 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.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

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 1^{er} 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 2020, le ratio était de 47:53 entre les salariés et la Société. Les cotisations des salariés ont donc été ajustées à compter du 1^{er} 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 1^{er} 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 1^{er} juillet 2016 et elle se conforme aux instructions données depuis cette date.

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'acquiescer 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.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

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.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

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 1^{er} 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.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants au régime de retraite agréé et au régime d'avantages de retraite supplémentaire adopté en 2006 est de 10,2 ans (9,5 ans en 2020). L'espérance de vie moyenne estimative des participants à l'ancien régime de retraite supplémentaire est de 12,2 ans (13,4 ans en 2020).

(ii) Avantages complémentaires de retraite

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

Le coût des avantages complémentaires de retraite est déterminé de façon actuarielle à l'aide des meilleures estimations faites par la direction du taux de participation future au régime de soins de santé et de soins dentaires des retraités, du coût moyen des soins de santé par personne assurée, des taux tendanciel du coût des soins de santé et de l'utilisation de ces soins, du taux de croissance de la rémunération et des taux de mortalité. Les coûts des avantages pour les salariés en activité sont passés en charges au fur et à mesure où 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 (11,4 ans en 2020). 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) Avantages postérieurs à l'emploi

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 du 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 2020).

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

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

moment où ils font leur réservation. Les sommes reçues sont d'abord comptabilisées comme des revenus reportés, puis constatées en tant que revenus lorsque les services de traversier sont rendus. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés et que le recouvrement est raisonnablement assuré.

h) Charges

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

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

i) Charges payées d'avance

Les charges payées d'avance sont des décaissements effectués avant l'achèvement des travaux, la livraison des biens ou la prestation des services, ou des paiements versés à l'avance aux termes de contrats de location.

j) Conversion de devises

Les actifs et les passifs monétaires libellés en devises sont convertis aux cours du change en vigueur à la date de clôture. Les revenus et les charges sont convertis aux cours du change en vigueur à la date de l'opération. Les engagements et les éventualités libellés en devises sont convertis aux cours du change en vigueur à la date de clôture. Un gain ou une perte de change 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 présentés au cours de l'exercice. Les estimations comptables importantes de la Société portent notamment sur ce qui suit : l'actif au titre des prestations de retraite constituées, le passif au titre de prestations de retraite constituées, le passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués et le passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués, les durées de vie utile des immobilisations corporelles, les instruments financiers dérivés 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. La pandémie de COVID-19 a continué à accroître la volatilité des marchés. Cela augmente l'incertitude liée à l'évaluation des instruments financiers, comme les instruments financiers dérivés fondés sur le prix du pétrole, et à la valeur de marché des placements détenus par le régime de retraite.

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.

L'application obligatoire de cette norme a été reportée. Elle entrera désormais en vigueur pour les exercices débutant le ou après le 1er avril 2022. La Société s'emploie actuellement à évaluer l'incidence de la norme sur ses états financiers et ne compte donc pas adopter la norme de manière anticipée. Pour l'instant, l'incidence de la norme n'est 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 € (4 500 € en 2020), ce qui représente 6 641 \$ CA au 31 mars 2021 (7 013 \$ CA en 2020). 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 15 mai 2020 en vue de prolonger l'entente de deux autres années jusqu'au 14 novembre 2022.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

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.

	2021	2020
Somme à payer au gouvernement du Canada au début de l'exercice	583 \$	2 994 \$
Somme (à recevoir) du gouvernement du Canada au début de l'exercice	(8 966)	(13 404)
Somme nette à recevoir au début de l'exercice	(8 383)	(10 410)
Crédits parlementaires reçus au cours de l'exercice	135 634	135 342
Comptabilisés au cours de l'exercice :		
Financement public - exploitation	(109 494)	(83 239)
Financement public - immobilisations	(31 627)	(50 076)
Excédent (déficit) - financement public	(5 487)	2 027
Somme (à recevoir) du gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	(13 899)	(8 966)
Somme à payer au gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	29	583
Somme nette à recevoir à la fin de l'exercice	(13 870) \$	(8 383) \$

6. STOCKS

	2021	2020
Stocks destinés à la consommation		
Stock de carburant	11 992 \$	3 438 \$
Pièces de rechange - sur les navires	5 669	5 088
Pièces de rechange - à terre	4 775	3 459
	22 436	11 985
Stocks destinés à la revente		
Stock de restauration	362	325
Total des stocks	22 798 \$	12 310 \$

Le montant des stocks passé en charges au cours de l'exercice clos le 31 mars 2021 s'élève à 17 926 \$ (32 373 \$ en 2020). Au cours de l'exercice, la Société a constaté une réduction de valeur de 483 \$ (1 783 \$ en 2020) au titre des stocks.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

7. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2021	2020
Créditeurs	16 881 \$	11 576 \$
Charges à payer	4 636	3 859
Salaires et avantages à payer	8 916	8 088
Sommes à remettre à l'État	1 406	1 434
Créditeurs et charges à payer	31 839 \$	24 957 \$

Les sommes dues à d'autres organisations publiques se chiffrent 197 \$ (230 \$ en 2020). 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 2021 et en date du 31 décembre 2018 pour l'exercice clos le 31 mars 2020). L'évaluation actuarielle la plus récente aux fins de capitalisation est en date du 31 décembre 2018 et elle a été effectuée en 2019.

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

	2021	2020
Obligation au titre des prestations constituées		
Solde d'ouverture	702 522 \$	685 627 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	7 544	7 258
Cotisations - employés	6 794	7 540
Intérêts débiteurs	26 195	27 463
Prestations versées	(35 047)	(36 192)
Perte actuariel	28 259	10 826
Solde de clôture	736 267 \$	702 522 \$
Valeur liée au marché des actifs des régimes		
Solde d'ouverture	865 414 \$	848 551 \$
Rendement des actifs	68 059	37 321
Cotisations - employeur	7 881	8 194
Cotisations - employés	6 794	7 540
Prestations versées	(35 047)	(36 192)
Soldes de clôture	913 101 \$	865 414 \$

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

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

	2021		2020	
	Régime de retraite agrée	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agrée	Régimes de retraite supplémentaires
Actifs au titre du régime de retraite (valeur liée au marché)	913 101 \$	- \$	865 414 \$	- \$
Obligations au titre du régime de retraite (valeur actuarielle)	732 473	3 795	698 812	3 709
Excédent (déficit) à la fin de l'exercice	180 628	(3 795)	166 602	(3 709)
(Gains) pertes actuariels nets non amortis	(26 484)	810	(22 913)	844
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	1 870	34	1 963	36
Actif (passif) au titre des prestations de retraite constituées	156 014 \$	(2 951) \$	145 652 \$	(2 829) \$

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

	2021		2020	
	Régime de retraite agrée	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agrée	Régimes de retraite supplémentaires
Cotisations				
Employeur	7 637 \$	151 \$	7 992 \$	156 \$
Employés	6 794	-	7 540	-
Total des cotisations	14 431 \$	151 \$	15 532 \$	156 \$
Prestations versées	34 896 \$	151 \$	36 036 \$	156 \$

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

Composantes du coût découlant des régimes de retraite :

	2021		2020	
	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	14 213 \$	125 \$	14 681 \$	117 \$
Amortissement des pertes actuarielles nettes	(1 680)	85	(2 047)	71
Cotisations - employés	(6 794)	-	(7 540)	-
Charge au titre des prestations de retraite	5 739	210	5 094	188
Intérêts sur les obligations au titre du régime	26 135	61	27 392	71
Rendement prévu des actifs du régime	(34 600)		(36 234)	
(Revenu) charge d'intérêts au titre des prestations de retraite	(8 465)	61	(8 842)	71
(Revenu) coût des régimes de retraite	(2 726) \$	271 \$	(3 748) \$	259 \$

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 2021, les actifs du régime étaient composés à 3 % de titres de créance, 29 % d'actions et 57 % de contrats de rentes (22 %, 21 % et 47 %, respectivement, en 2020).

La valeur de marché des actifs du régime s'élève à 463 152 \$ (455 134 \$ en 2020). De plus, la valeur déterminée selon l'évaluation actuarielle des contrats de rentes sans rachat des engagements se chiffre à 493 493 \$ (402 988 \$ en 2020). Le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur du marché était de 87 600 \$ ou 19,2 % (20 377 \$ ou 4,8 % en 2020) et le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur liée au marché était de 68 059 \$ ou 7,9 % (37 321 \$ ou 4,4 % en 2020).

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 20 198 \$ (gain de 1 323 \$ en 2020); perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées dans le cadre du régime de retraite agréé de 28 209 \$ (perte de 10 428 \$ en 2020); perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées dans le cadre des régimes de retraite supplémentaires de 50 \$ (perte de 399 \$ en 2020).

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

Les principales hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2021	2020
Obligations au titre des régimes de retraite		
Taux d'actualisation – régime agréé	5,25%	5,00%
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	1,13%	1,75%
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	5,00%	5,40%
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	1,75%	2,15%
Rendement prévu des actifs	5,00%	5,40%
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 2021 et en date du 31 décembre 2019 pour l'exercice clos le 31 mars 2020 et cette évaluation a été extrapolée aux fins de la comptabilité au 31 mars. Une charge de 805 \$ (1 692 \$ en 2020) 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 :

	2021	2020
Obligation au titre des avantages complémentaires de retraite (valeur actuarielle)	(44 935) \$	(37 978) \$
(Gain) actuariel net non amorti	(6 615)	(13 277)
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	187	163
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués	(51 363) \$	(51 092) \$

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

	2021	2020
Cotisations - employeur	534 \$	510 \$
Prestations versées	534 \$	510 \$

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

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

	2021	2020
Calcul du coût des avantages complémentaires de retraite de l'exercice :		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 628 \$	1 888 \$
Intérêts sur les obligations	687	900
Amortissement des (gains) actuariels nets	(1 510)	(1 096)
Coût des avantages complémentaires de retraite	805 \$	1 692 \$

Les principales hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2021	2020
Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite		
Taux d'actualisation	1,13%	1,75%
Taux de croissance de la rémunération	3,50%	3,50%
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	4,80%	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	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	4,80%	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%

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 du travail des salariés actuels et des anciens salariés.

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

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

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 2020.

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

	2021	2020
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (valeur actuarielle)	(16 499) \$	(15 775) \$
Pertes actuarielles nettes non amorties	4 320	3 798
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	727	312
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués	(11 452) \$	(11 665) \$

Résumé des prestations versées au cours de l'exercice :

	2021	2020
Prestations versées	2 551 \$	1 989 \$

Le coût constaté au titre des avantages postérieurs à l'emploi est présenté à l'état des résultats et comprend ce qui suit :

	2021	2020
Calcul du coût des avantages postérieurs à l'emploi de l'exercice :		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 399 \$	1 400 \$
Intérêts sur les obligations	284	344
Amortissement des pertes actuarielles nettes	655	569
Coût des avantages postérieurs à l'emploi	2 338 \$	2 313 \$

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

Les principales hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2021	2020
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation	1,13%	1,75%
Taux de croissance de la rémunération moyenne dans l'industrie	2,75%	2,75%
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	1,13%	1,75%
Taux de croissance de la rémunération moyenne dans l'industrie	2,75%	2,75%
Taux d'inflation	2,00%	2,00%
Taux de croissance du coût des soins de santé	4,00%	4,00%

Pour l'exercice clos le 31 mars 2021, la Société a versé à la Commission d'indemnisation des accidents du travail de la Nouvelle-Écosse des primes de 645 \$ (595 \$ en 2020) 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, les sommes à verser par la Société sont évaluées en fonction des événements.

11. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Coût 2021					
	Solde d'ouverture	Entrées	Transferts	Sorties	Solde de clôture
Navires	422 250 \$	7 560 \$	5 498 \$	-	435 308 \$
Installations côtières	236 406	2 200	25 272	(11 945)	251 933
Améliorations locatives	45 157	4 078	1 600	-	50 835
Matériel	73 387	850	10 207	(4 836)	79 608
Travaux en cours	48 817	16 939	(42 577)	(119)	23 060
	826 017 \$	31 627 \$	- \$	(16 900) \$	840 744 \$

Amortissement cumulé 2021				
	Solde d'ouverture	Charge d'amortissement	Sorties	Solde de clôture
Navires	237 514 \$	30 555 \$	-	268 069 \$
Installations côtières	95 130	12 202	(9 888)	97 444
Améliorations locatives	39 725	5 512	-	45 237
Matériel	34 255	12 227	(4 411)	42 071
	406 624 \$	60 496 \$	(14 299) \$	452 821 \$

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

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'amortisse- ment	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
	354 950 \$	52 025 -	(351) -	(406 624) \$

	Valeur comptable nette 2021	Valeur comptable nette 2020
Navires	167 240 \$	184 736 \$
Installations côtières	154 489	141 276
Améliorations locatives	5 598	5 432
Matériel	37 538	39 132
Travaux en cours	23 060	48 817
	387 925 \$	419 393 \$

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

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 :

	2021		2020	
	Juste valeur	Coût après amortissement	Juste valeur	Coût après amortissement
Actifs financiers				
Trésorerie	- \$	10 648 \$	- \$	11 202 \$
Débiteurs	-	6 595	-	6 712
Instruments financiers dérivés	2 897		11	
	2 897 \$	17 243 \$	11 \$	17 914 \$
Passifs financiers				
Créditeurs et charges à payer (autres que les sommes à remettre à l'État)	- \$	30 432 \$	- \$	23 523 \$
Instruments financiers dérivés	2 532		9 801	
	2 532 \$	30 432 \$	9 801 \$	23 523 \$

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 2021, 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

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

concernée (mazout n° 2) 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*.

Tous les instruments financiers dérivés observent un échéancier de règlement mensuel. Au 31 mars, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants, qui présentaient une juste valeur positive :

	Période (note)	2021		2020	
		Prix fixe par unité (note)	Quantité nominale (note)	Juste valeur	Juste valeur
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2022	1,824-1,8715	5 376	2 122 \$	- \$
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2023	1,808-2,069	2 268	653	
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2024	1,9775-1,9925	588	122	-
				2 897 \$	- \$

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

	Période	2021		2020	
		Taux de change à terme CAD/EURO	Quantité nominale (euros)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2021	-	-	- \$	11 \$
				- \$	11 \$

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

	Période	2021		2020	
		Prix fixe par unité (note)	Quantité Nominale (note)	Juste valeur	Juste valeur
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2021	-	-	- \$	(6 338) \$
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2022	-	-	-	(2 990)
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2023	2,2861-3,1497	2 058	(752)	(472)
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2024	2,242-3,1997	1 428	(781)	-
				(1 533) \$	(9 800) \$

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

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

		2021		2020	
	Période	Taux de change à terme CAD/EURO	Quantité nominale (euros)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2021	-	-	- \$	(1) \$
Contrats de change à terme	2022	1,5685	9 533	(845)	-
Contrats de change à terme	2023	1,5155	6 272	(154)	-
				(999) \$	(1) \$

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. La pandémie de COVID-19 a augmenté l'exposition aux risques

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

de la Société. Des activités, processus et procédures supplémentaires ont été mis en œuvre pour atténuer les risques liés à la pandémie.

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. En raison de la pandémie, nous avons instauré des contrôles de suivi accrus à l'égard des créances clients afin de pouvoir identifier les risques possibles de défaillance. Il n'y a pas eu d'augmentation de la provision pour créances douteuses.

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 2021.

Débiteurs

Les débiteurs de la Société totalisent 6 595 \$ au 31 mars 2021 (6 712 \$ en 2020). Ils se composent de créances clients d'une valeur de 3 547 \$ (4 333 \$ en 2020) et d'autres débiteurs s'élevant à 3 048 \$ (2 379 \$ en 2020). Il n'y a eu aucune indemnité recouvrable sur assurances en 2021 (montant de 602 \$ en 2020).

Les créances clients sont créées dans le cours normal des activités et sont payables à vue. La Société fournit des services à un grand nombre de clients. Il faut cependant savoir que cinq clients représentent 52 % des créances clients (six clients représentaient 57 % des créances clients en 2020). La Société estime qu'aucun risque de crédit important n'est lié aux débiteurs.

Au 31 mars 2021, environ 1,1 % (1,2 % en 2020) des créances clients étaient exigibles depuis plus 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 32 \$ au 31 mars 2021 (46 \$ en 2020). 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.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

Les créances clients de la Société au 31 mars se détaillent comme suit :

	2021	2020
À court terme	3 198 \$	3 649 \$
Exigibles depuis 1 à 30 jours	340	676
Exigibles depuis 31 à 120 jours	(1)	(3)
Exigibles depuis 121 jours	42	57
	3 579	4 379
Moins la provision pour créances douteuses	(32)	(46)
Montant net des créances clients	3 547 \$	4 333 \$

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 765 à 840 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 100 % du montant des paiements de location mensuels jusqu'en novembre 2022. La Société a réduit l'exposition au risque de change, car les paiements de location ont été couverts. 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 mazout 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 suppléant 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 2021 aurait fait diminuer de 774 \$ les passifs au titre des contrats dérivés sur le pétrole brut et augmenter les actifs au titre des dérivés du pétrole brut de 1 840 \$; alors qu'une diminution de 10 % aurait eu un effet contraire pour un montant égal. La volatilité des marchés due à la COVID-19 a occasionné des pertes importantes au titre des contrats dérivés sur le pétrole brut pour l'exercice considéré. La Société a réinitialisé son

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

portefeuille en fonction des estimations révisées sur la consommation de carburant. Elle a aussi mis fin à divers contrats à perte en raison de la chute des prix de pétrole et a conclu de nouveaux contrats à des prix moindres.

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.

En raison de la baisse prévue des revenus due aux restrictions relatives aux déplacements imposées à la suite de la COVID-19, la Société a reporté divers projets d'immobilisations corporelles et a collaboré avec l'Actionnaire en vue de réaffecter le financement au titre des immobilisations corporelles à ses activités d'exploitation. Cela a permis à la Société de maintenir des liquidités suffisantes pour assurer son fonctionnement afin de pouvoir mener les activités prévues par son mandat.

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 2020) 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 crédateurs 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 crédateurs et charges à payer, autres que les sommes à remettre à l'État, s'élevait à 30 433 \$ (23 523 \$ en 2020). La valeur comptable des crédateurs au 31 mars 2021 s'élevait à 16 881 \$ (11 576 \$ en 2020) et les crédateurs étaient tous exigibles dans un délai de 60 jours. Les charges à payer de la Société avaient une valeur comptable de 13 551 \$ au 31 mars 2021 (11 947 \$ en 2020).

Le tableau ci-après présente un résumé des échéances des crédateurs 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 :

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

2021					
	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 3 ans	Total
Créditeurs et charges à payer	30 432 \$	-	-	-	30 432 \$
Passifs financiers dérivés	144 \$	279	423	1 686	2 532 \$

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

14. EXCÉDENT ACCUMULÉ

L'excédent accumulé se compose de ce qui suit :

	2021	2020
Excédent accumulé lié aux activités	496 829 \$	504 865 \$
Gains de réévaluation cumulés	1 407	(8 364)
Excédent accumulé	498 236 \$	496 501 \$

L'excédent accumulé lié aux activités comprend un montant de 258 530 \$ (258 530 \$ en 2020) 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 2021, 517 061 000 actions (517 061 000 actions en 2020) à 0,50 \$ l'unité (0,50 \$ l'unité en 2020) avaient été émises et étaient entièrement libérées.

15. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Les apparentés comprennent aussi les principaux dirigeants qui ont le pouvoir et la responsabilité de planifier, de diriger et de contrôler les activités de la Société. Les principaux dirigeants comprennent notamment les membres de la haute direction et du Conseil d'administration et leurs proches parents.

La Société effectue des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités, selon les mêmes conditions que celles adoptées pour des opérations traitées dans des conditions de pleine concurrence. De plus, les opérations sont évaluées à la valeur d'échange, c'est-à-dire à la valeur de la contrepartie qui a été établie et acceptée par les apparentés. Au cours de l'exercice, la Société a engagé des charges de 1 661 \$ (1 486 \$ en 2020) avec d'autres parties apparentées, qui sont comptabilisées dans les créditeurs 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.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

16. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

a) Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles de la Société (2 228 \$ en 2020) :

	Immobilisations	Exploitation	Total
2021-2022	4 819 \$	597 \$	5 416 \$
2022-2023	-	112	112
	4 819 \$	709 \$	5 528 \$

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
2021-2022	15 580 \$	185 \$	15 765 \$
2022-2023	10 319	1	10 320
	25 899 \$	186 \$	26 085 \$

Le navire affrété est comptabilisé comme un contrat de location-exploitation. Par conséquent, aucun passif n'est présenté à l'état de la situation financière à cet égard.

17. PASSIFS ÉVENTUELS

Dans le cadre de ses activités, la Société est requérante, défenderesse ou autre partie à des réclamations et à des poursuites non réglées. Au 31 mars 2021, la Société fait l'objet de réclamations estimées à 87 \$ (5 \$ en 2020) pour lesquelles il est probable que l'événement futur déterminant se produise. Un montant correspondant a donc été comptabilisé dans les états financiers. Par ailleurs, il y a des réclamations supplémentaires estimées à 105 \$ (50 \$ en 2020) 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.

18. ACTIFS ÉVENTUELS

La Société a interjeté appel de deux décisions devant la Cour canadienne de l'impôt en vertu de la *Loi sur la taxe d'accise* concernant des crédits de taxe sur les intrants demandés pendant 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 9 814 \$ (6 600 \$ en 2020) pour cette période et un autre crédit de taxe sur les intrants de 4 168 \$ pour la période de déclaration subséquente se terminant le 31 mars 2021 (3 583 \$ en 2020).

19. MONTANTS BUDGÉTÉS

Les montants budgétés sont présentés à des fins de comparaison. Ils ont été établis lors de la préparation 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. Le budget approuvé de la Société a été établi au début de la pandémie, une période marquée par une grande incertitude.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

Les revenus ont dépassé le budget de 29,7 millions de dollars. Les résultats du trafic ont dépassé de beaucoup les estimations établies, même s'ils ont été inférieurs à ceux de l'exercice précédent. Il y a eu un assouplissement temporaire des restrictions aux déplacements interprovinciaux au cours de l'été et de l'automne (bulle de l'Atlantique). De plus, le trafic des véhicules commerciaux a dépassé les attentes.

Le montant du poste « Matériaux, fournitures et services » a été plus important de 9,8 millions de dollars que prévu. L'écart le plus important dans cette catégorie est lié au soutien aux logiciels. Les charges liées au passage à un logiciel infonuagique et les frais annuels de mise à jour du logiciel ont été plus élevés que prévu.

Le budget approuvé initialement au titre des avantages sociaux futurs était de 10 010 \$. Ce budget était fondé sur les sorties de trésorerie estimatives. La Société a ajusté ce montant à l'état des résultats à 470 \$, selon la méthode de la comptabilité d'exercice qui est conforme aux NCSP.

La charge d'amortissement a été plus élevée que prévu, en raison du transfert de projets terminés dans les immobilisations en service.

