



RAPPORT ANNUEL

2021-2022





Marine Atlantique reconnaît respectueusement que l'entreprise exploite son service à Mi'kma'ki, le territoire ancestral et non cédé des peuples Mi'kmaq, ainsi que sur l'île de Ktaqmkuk, le territoire traditionnel et non cédé des peuples Beothuks et Mi'kmaq. Nous reconnaissons également le Labrador comme terre ancestrale et traditionnelle des Innus de Nitassinan, des Inuits de Nunatsiavut et des Inuits de NunatuKavut.



Faits saillants :

1 642 Nombre de traversées

231 299 Passagers

91 335 Véhicules à passagers

90 223 Véhicules commerciaux

90 % Ponctualité
(à l'exclusion des retards dus aux conditions météorologiques)

Table des matières

Faits saillants pour 2021/22	1
Message du président du Conseil d'administration	4
Message du président et chef de la direction	6
Notre vision, notre énoncé de mission et nos valeurs – Le fondement de ce que nous sommes	8
Un aperçu de notre service essentiel	9
Flotte de navires	12
Un service équitable, diversifié, inclusif et accessible	14
Sécurité, sûreté et protection de l'environnement	19



Infrastructure et innovation – Principaux piliers du succès	27
Répondre aux attentes de nos clients	31
Notre ressource la plus précieuse – Notre équipe	35
Soutenir nos communautés	39
Nos activités de planification et nos attentes pour l’année à venir	40
Gouvernance	42
Aperçu financier	46
États financiers	51

Il convient de noter que certaines photos auraient pu être prises avant la pandémie de COVID-19..





Message du président du Conseil d'administration

La COVID-19 est tristement restée ancrée dans notre quotidien cette année encore, et il est impossible de dénier l'incidence titanesque qu'elle a eue à travers le monde. Tout au long de 2021-2022, les gens, les entreprises et les gouvernements ont continué de travailler en vue de répondre aux difficultés associées à la pandémie.

“Notre équipe de Marine Atlantique a concentré ses efforts en vue de veiller à ce que les gens et les entreprises puissent s'appuyer sur le service de traversier, une partie essentielle de l'infrastructure de transport nationale, afin de préserver le lien et poursuivre les activités durant cette période difficile, habilitant de ce fait notre économie.”

Nos partenaires du gouvernement et de la santé publique ont joué un rôle clé en orientant nos activités et en nous permettant de réussir, alors que nos employés sont restés aux premières lignes tous

les jours afin de fournir un service essentiel de façon saine et sécuritaire.

En novembre, les conditions météorologiques extrêmes ont entraîné l'affouillement de la route Transcanadienne sur la côte sud-ouest de Terre-Neuve, coupant les passagers transportés par notre navire à Port aux Basques du reste de l'île. En raison de l'importance stratégique du service de traversier, une fermeture de la route Transcanadienne durant plusieurs jours entraînerait des répercussions néfastes importantes sur le quotidien des résidents et sur l'économie. Afin d'éviter ces répercussions, l'équipe a rapidement mis en œuvre un plan d'urgence qui a entraîné la réouverture temporaire de notre service saisonnier Argentia sur la côte est de la province. Cela a permis à Marine Atlantique de transporter des fournitures vitales dont ont besoin les résidences, les hôpitaux et les entreprises, comme de la nourriture, des médicaments, des produits médicaux et du carburant. Ces efforts ont démontré la véritable excellence et l'engagement de l'équipe de Marine Atlantique, et il me fait grand honneur de souligner les efforts collectifs de ses membres, qui sont allés au-delà des attentes afin de maintenir notre lien de transport durant cette période difficile.

Au cours de l'année, nous avons également entrepris des initiatives stratégiques pluriannuelles clés qui sont axées sur les personnes, l'environnement et

l'infrastructure. Nous avons continué de mettre l'accent sur la sécurité, la diversité, l'inclusion et l'accessibilité par l'intermédiaire d'une variété d'investissements, de programmes et d'initiatives. Nous avons mis en œuvre des façons novatrices de faire des affaires en nous appuyant sur des technologies améliorées. Nous travaillons aussi à la planification et la mise en œuvre des mesures initiales s'inscrivant dans notre objectif d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Nous avons choisi un partenaire en vue d'acquérir un nouveau navire pour notre service, et nous avons terminé les activités de chantier à l'emplacement de notre nouvel immeuble d'administration à Port aux Basques. Ces initiatives sont possibles grâce à notre partenariat et notre collaboration avec le gouvernement du Canada. Nous continuerons de travailler ensemble en vue de faire progresser nos projets, nos politiques et nos initiatives, qui profitent à l'ensemble des Canadiens qui s'appuient sur notre lien de transport essentiel.

Au nom du conseil d'administration, je transmets nos remerciements à, je tiens également à souligner et à remercier Jim Doody, un membre de longue date du Conseil, qui a maintenant terminé son mandat. Ses connaissances et ses conseils ont été appréciés par ses nombreux collègues au fil des ans. Nous avons également eu la bonne fortune d'accueillir Lynn Kendall au Conseil, dont l'expérience et les connaissances ont joué un rôle important dans notre surveillance des activités au cours de l'année.



Je suis très optimiste quant à l'année à venir et aux nombreuses occasions qui se présenteront à nous lors de notre transition de retour aux opérations régulières. Comme nous l'avons fait pendant les deux dernières années, nous continuerons de faire preuve de souplesse et de prendre des décisions dans le souci de l'intérêt supérieur de nos clients et de la durabilité de nos services.

Cordialement,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Gary O'Brien".

Gary O'Brien
Président, Conseil d'administration



Message du président et chef de la direction

Le succès dépend de votre équipe, du groupe de personnes qui accomplissent les tâches essentielles, au quotidien au sein de votre organisation. Aider un client à réserver la traversée de son choix, diriger sécuritairement un client à bord d'un navire, veiller à ce que les biens respectent l'ensemble des codes de sécurité et de réglementation, l'exploitation d'un hôtel flottant et l'acquittement des exigences de planification et d'administration : il s'agit ici d'un faible échantillon des différentes activités que nos employés doivent effectuer chaque jour de l'année.

“Nos employés dévoués et engagés veillent à satisfaire aux besoins de transport de nos clients à longueur d'année, même dans des périodes difficiles comme celle de la pandémie, ou lorsque les conditions météorologiques extrêmes ont forcé l'exploitation d'une route novatrice temporaire entre trois ports, afin de maintenir la circulation des biens jusqu'à leur destination.”

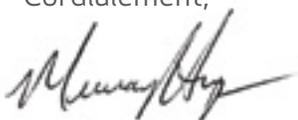
En plus de nos efforts continus visant à changer et adapter nos priorités en vue de remplir notre mandat et de réaliser de grands progrès dans la mise en œuvre de nos principales initiatives stratégiques, l'équipe a poursuivi des activités liées à l'équité salariale, mis en œuvre des exigences liées à la prévention du harcèlement et de la violence fondées sur le projet de loi C-65, assuré la transition vers un retour des employés en milieu de travail et continué l'élaboration d'un programme de santé et de sécurité psychologiques conçu pour offrir à tous les employés un milieu de travail dans lequel ils se sentent valorisés et sont en sécurité, intégrés à une culture d'excellence où la santé mentale est portée à cœur.

Comme tant d'autres, nous espérons que la pandémie libère enfin son emprise. Nous avons connu cette année une augmentation de l'achalandage par rapport à l'année précédente. Nos processus de planification reflètent notre optimisme, selon lequel un retour à la normale est à nos portes, avec un plus grand nombre de personnes prévoyant reprendre leurs voyages d'agrément durant l'été 2022. Après deux années très difficiles, nous sommes prudemment optimistes, comme le reste des acteurs des secteurs du transport et du tourisme, à l'idée qu'il y aura un rebond de l'achalandage grâce à l'allègement des restrictions de santé publique et aux activités planifiées par la province de Terre-Neuve-et-Labrador qui s'inscrivent dans l'événement Revenons chez nous.

Pour contribuer à cette vision, nous avons annoncé une campagne de rabais avant la saison de pointe, afin d'encourager davantage les déplacements.

Guidés par nos valeurs de sécurité, de diversité, d'excellence, d'intégrité, d'engagement et de travail d'équipe, nous œuvrons en vue de fournir un service de qualité sécuritaire et abordable à nos clients. La leçon, nous l'avons apprise : l'avenir sera toujours imprévisible. Toutefois, notre équipe a su se positionner pour réussir en s'appuyant sur nos relations positives et un dialogue continu auprès des ministères et organismes gouvernementaux, ainsi qu'en s'appuyant sur nos partenariats avec nos intervenants externes.

Cordialement,

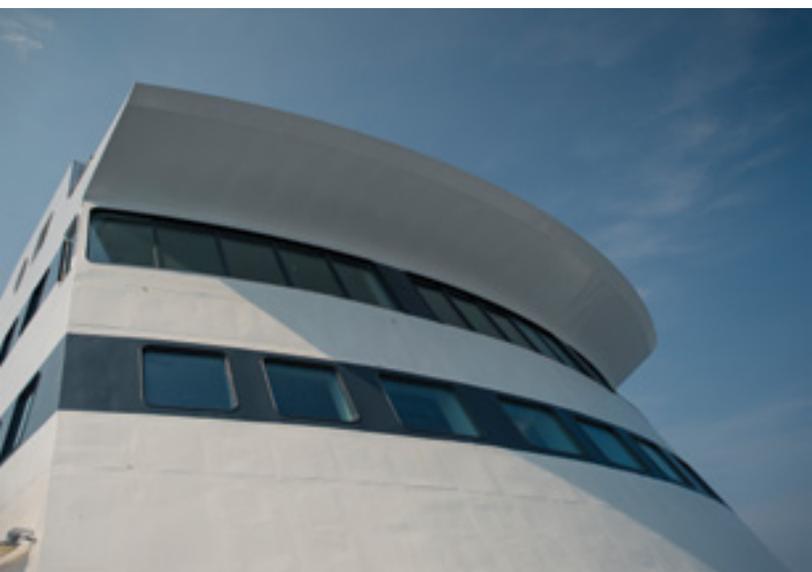


Murray Hupman

Président et chef de la direction



Notre vision, notre énoncé de mission et nos valeurs – Le fondement de ce que nous sommes



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

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



Travail d'équipe

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



Engagement

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



Intégrité

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



Excellence

Nous sommes fiers de fournir les meilleurs services possible.

Un aperçu de notre service essentiel

Profil d'entreprise

Marine Atlantique est une Société d'État fédérale 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 exploite une flotte composée de quatre traversiers de cote glace (navires renforcés et ayant des spécifications supplémentaires pour permettre la navigation à travers la glace de mer) : le navire marchand (N.M.) *Blue Puttees*, le N.M. *Highlanders*, le N.M. *Atlantic Vision* et le N.M. *Leif Ericson*. La Société présente chaque année un rapport au gouvernement du Canada par l'entremise du ministre des Transports.



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 ».



Marine Atlantique mène ses activités sous l'égide de 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.

Activités d'exploitation

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 leurs conducteurs, des remorques sans tracteur (remorques seules sans camion) et d'autres véhicules comme des autocaravanes, des autobus, des motocyclettes et des 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-et-Labrador 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 d'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. 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

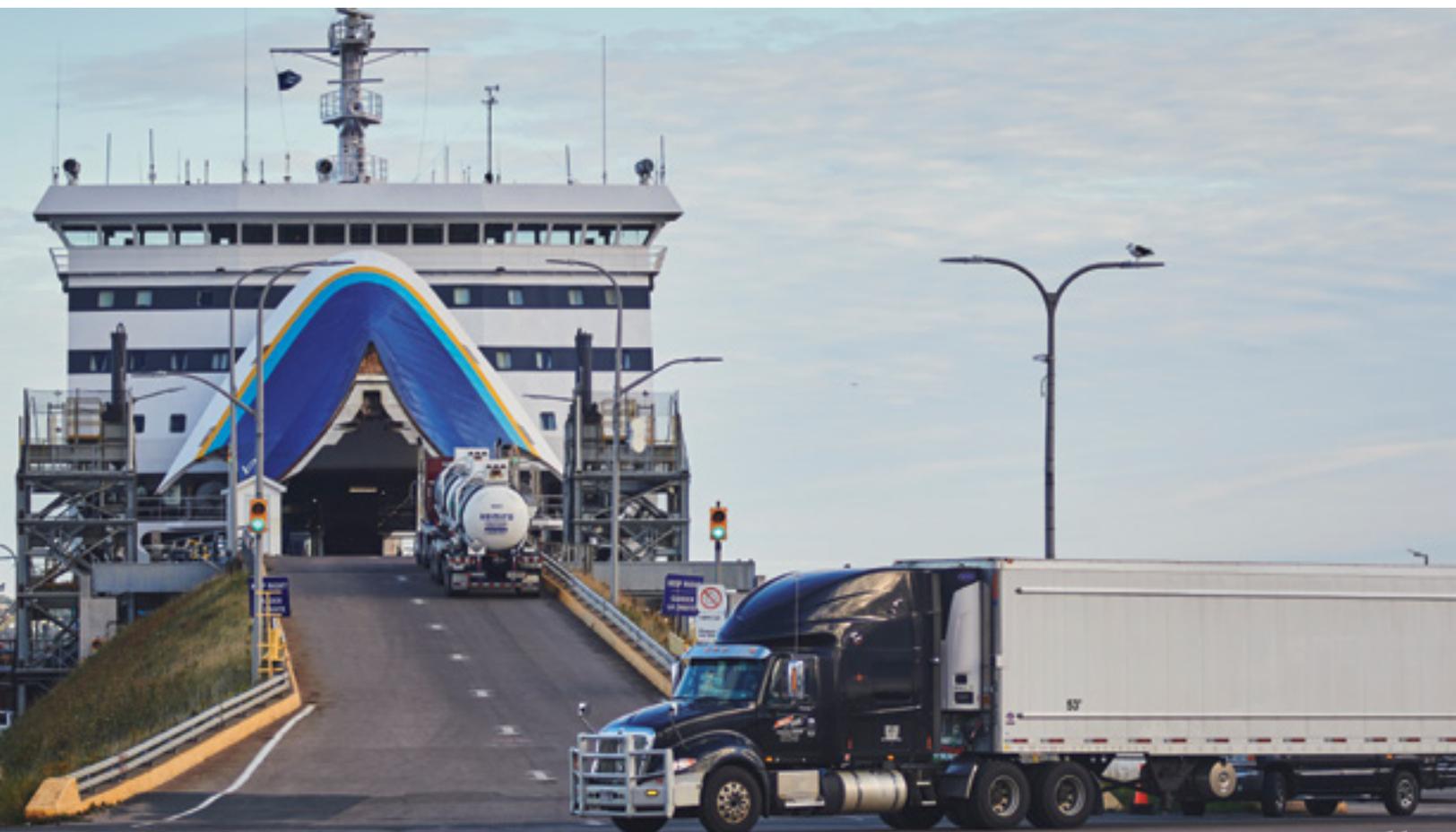
En activité à longueur d'année, les navires de Marine Atlantique naviguent autant pendant les journées agréables de l'été que dans des conditions hivernales difficiles. Les capitaines et les équipages de nos navires surveillent constamment les conditions météorologiques

pour assurer la sécurité et la fiabilité, ainsi que 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'équipages hautement qualifiés et compétents.

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 Det Norske Veritas, 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 fait l'objet d'un audit indépendant

réalisé par une Société de classification, la Lloyd's Register, afin de garantir la conformité aux exigences du Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution. L'exploitation des navires de 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 le règlement connexe, *le Code maritime international des marchandises dangereuses*, *la Loi sur la responsabilité en matière maritime* et le règlement connexe, *la Loi sur la marine marchande du Canada* et le règlement connexe, *la Loi sur la gestion des finances publiques*, *le Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs (RSTI)* et les exigences relatives aux zones de contrôle des émissions de soufre.



Flotte de navires



N.M. 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, commodités et de restaurants pour répondre aux besoins des clients.

N.M. Highlanders

Vaisseau jumeau du *N.M. Blue Puttees*, le *N.M. Highlanders*, a rejoint la flotte de Marine Atlantique en 2011. Nommé en reconnaissance du service militaire distingué du régiment néo-écossais 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.





N.M. Atlantic Vision

Lancé dans la flotte de Marine Atlantique en 2009, ce navire affrété de 203 mètres est entièrement accessible et offre un vaste choix de cabines, de sièges, de commodités et de restaurants pour répondre aux besoins des clients.

N.M. Leif Ericson

Lancé dans la flotte de Marine Atlantique en 2001, le N.M. *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 est conçu pour répondre aux besoins des clients commerciaux en matière d'expédition.



Un service équitable, diversifié, inclusif et accessible



Pour favoriser un environnement de travail équitable, diversifié, inclusif et accessible, il faut prendre des mesures concrètes qui encouragent l'établissement d'un environnement accueillant où les différences sur le plan de l'héritage, de la culture, de la perspective et de l'approche sont encouragées. En reconnaissance des inégalités historiques et des préjugés systémiques et inconscients envers les groupes en quête d'équité, nous nous sommes engagés à apporter des

changements positifs continus qui éliminent les obstacles réels et perçus à nos services et notre milieu de travail. En s'appuyant sur l'éducation, les politiques, les plans d'action et l'infrastructure, Marine Atlantique continue de lancer des initiatives et de faire des investissements stratégiques qui nous aident à atteindre nos objectifs d'équité, de diversité, d'inclusion et d'accessibilité, au profit de l'ensemble de nos clients et de nos employés.



L'événement annuel qui a été tenu cette année pour célébrer la Journée internationale des femmes du 8 mars 2022 avait pour thème « Briser les préjugés ». Il s'agissait d'un événement offrant des occasions de réseautage aux femmes de l'organisation afin qu'elles puissent apprendre comment débloquer le plein potentiel des liens tissés dans le cadre du mentorat et en discuter. Ce type de séance est un outil important pour le perfectionnement du leadership, le développement du sentiment d'appartenance et le réseautage avec des femmes qui partagent des expériences similaires.

Égalité de l'accès, des chances et de la rémunération pour les femmes

Le succès de Marine Atlantique dépend en grande partie de l'expérience, des compétences et des perspectives des nombreuses femmes talentueuses qui travaillent dans les différents aspects de notre service. Des femmes qui appartiennent aux équipes de prise de décisions à l'échelle du Conseil administratif ou de la direction, aux femmes qui font partie de notre précieux personnel de première ligne, grâce auquel nos activités quotidiennes se poursuivent sans accroc, notre force se fonde sur leurs connaissances, leurs commentaires et leurs actions.

Le nombre d'initiatives que nous offrons afin de fournir plus d'occasions de croissance aux femmes augmente à mesure que la représentation des femmes augmente aux échelons supérieurs de l'organisation. Notre objectif est d'atteindre l'égalité des sexes à tous les niveaux de Marine Atlantique. À cette fin, nous poursuivons des programmes comme

le Programme d'encadrement et de mentorat pour les femmes, qui est conçu pour s'appuyer sur les connaissances et les expériences des femmes qui occupent des postes de cadre afin d'impartir des apprentissages, du mentorat et des connaissances à leurs collègues, surtout sur le plan de surmonter les préjugés et les obstacles systémiques susceptibles d'exister dans le milieu de travail.

Marine Atlantique s'est engagée à assurer l'équité salariale afin d'éliminer l'écart salarial entre les sexes. Les femmes ont traditionnellement été moins bien rémunérées que leurs homologues masculins, même pour la réalisation d'un travail de valeur égale. Avec l'établissement de notre Comité sur l'équité salariale, un examen sera entrepris afin d'évaluer les rôles traditionnellement détenus par des femmes et d'éliminer toute discrimination fondée sur le genre, dans les pratiques liées à la rémunération. Notre Comité nous aidera à établir un plan d'équité salariale conformément à la *Loi sur l'équité salariale*.



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*, ainsi que leur accès complet aux possibilités :

• **les femmes** • **les Autochtones** • **les personnes en situation de handicap** • **les 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.

Réconciliation avec les peuples autochtones

Grâce à nos initiatives de recrutement et d'éducation, ainsi que notre dialogue ouvert avec les Premières Nations Mi'kmaw, Qalipu et Miawpukek, nous continuons à apprendre et à mûrir de l'histoire et de la culture des peuples autochtones, dans le cadre de notre engagement envers la réconciliation. Inclure leur voix à notre processus de prise de décision et apprendre comment mieux répondre à leurs besoins nous permettra de fournir un meilleur service à l'ensemble de nos intervenants. Il s'agit notamment d'entreprendre des initiatives visant à encourager les jeunes autochtones à envisager la possibilité de poursuivre une carrière chez Marine Atlantique.

En cours d'année, nous avons lancé un programme de sensibilisation culturelle en ligne à l'intention des cadres supérieurs, intitulé « Le Parcours : Votre voyage au sein du Canada autochtone », en partenariat avec NVision. Cette formation porte sur des sujets comme l'évolution historique, culturelle, sociale et économique de nos peuples autochtones, ainsi que leur résilience.

Nous sommes engagés à nous éduquer sur le patrimoine, les croyances et les cultures des peuples autochtones, à les comprendre et à les promouvoir, tout en travaillant en vue de mieux refléter leurs contributions au sein de Marine Atlantique.

Nous reconnaissons l'importance cruciale de la réconciliation avec les peuples autochtones et nous sommes engagés à mettre en œuvre les appels à l'action soulevés par la Commission de vérité et de réconciliation du Canada.

Cette année, la Journée du chandail orange fut une sombre affaire, les employés de Marine Atlantique s'étant réunis pour souligner la Journée nationale de la vérité et de la réconciliation, alors que nos peuples autochtones et le reste des Canadiens vivaient le deuil des fosses communes découvertes au sein du système des pensionnats. Chaque enfant compte.



C'est avec tristesse que nous avons appris les détails derrière les tragédies et la douleur qui ont découlé du système des pensionnats au Canada. Dans le cadre d'efforts individuels et collectifs, nos employés se sont

repliés sur l'expression artistique et le port de symboles représentant les nombreuses jeunes vies qui ont été perdues, ainsi que les répercussions désastreuses que ces pertes ont eues sur la culture autochtone. Marine Atlantique s'est jointe à d'autres organisations pour mettre nos drapeaux en berne afin d'exprimer notre chagrin; un petit geste servant à faire preuve de notre engagement envers le changement et la réconciliation.



Fournir un service accessible et inclusif pour tous

Nous bénéficions tous d'une société libre d'obstacles à l'inclusion. Nous profitons tous de la richesse qui découle de la participation des personnes en situation de handicap à l'ensemble des aspects de la société, ce qui comprend l'accès à l'emploi, aux ressources et aux services.

Marine Atlantique s'est engagée à offrir une expérience de transport positive et accessible aux personnes en situation de handicap.

En travaillant avec notre Comité consultatif sur l'accessibilité et l'inclusion, Marine Atlantique poursuit ses activités éducatives et son engagement envers l'adoption d'approches en matière d'accessibilité fondées sur les pratiques exemplaires. En entretenant un dialogue régulier avec les représentants des groupes communautaires qui représentent les personnes en situation de handicap, nous nous fondons sur leur expérience et leur perspective pour apporter des améliorations continues.

La Semaine nationale de l'accessibilité a été célébrée du 30 mai au 5 juin, pour souligner les nombreuses contributions des Canadiens en situation de handicap et des personnes qui travaillent en vue d'éliminer les obstacles à l'accès et l'inclusion.



Marine Atlantique est engagée à respecter les principes suivants de la Loi canadienne sur l'accessibilité :

- Le droit de toute personne à être traitée avec dignité, quels que soient ses handicaps.
- Le droit de toute personne à l'égalité des chances d'épanouissement, quels que soient ses handicaps.
- Le droit de toute personne à un accès exempt d'obstacles et à une participation pleine et égale dans la société, quels que soient ses handicaps.
- Le droit de toute personne d'avoir concrètement la possibilité de prendre des décisions pour elle-même, avec ou sans aide, quels que soient ses handicaps.
- Le fait que les lois, politiques, programmes, services et structures doivent tenir compte des handicaps des personnes, des différentes façons dont elles interagissent au sein de leurs environnements, ainsi que des formes multiples et intersectionnelles de discrimination et de marginalisation vécues par celles-ci.
- Le fait que les personnes en situation de handicap doivent participer à l'élaboration et à la conception des lois, des politiques, des programmes, des services et des structures.



Plus forts grâce à la diversité

Grâce à leur expérience vécue et leur perspective, les employés de Marine Atlantique qui s'identifient comme membres d'une communauté racialisée renforcent notre service. Leurs talents, leurs expertises et leurs commentaires ouvrent la porte à de nouvelles approches qui nous aident à croître et à mûrir en tant qu'organisation.

Malheureusement, les membres des communautés racialisées font face à des obstacles systémiques, à des préjugés conscients et inconscients, ainsi qu'à du racisme, lorsqu'ils essaient d'obtenir un emploi ou d'accéder à des services ou à des possibilités. Marine Atlantique s'est engagée à cerner et éliminer tout défi systémique ou obstacle potentiel.

En mettant l'accent sur le recrutement et l'éducation, nous atteignons des résultats dans notre cheminement vers une diversité et une inclusion globales, qui profite à nos clients, nos activités et notre organisation en général.

Les employés de Marine Atlantique répondent à des sondages sur l'équité en matière d'emploi pour aider la Société à cerner et éliminer les obstacles potentiels, ainsi que pour mesurer nos progrès sur le plan de la représentation diversifiée.



Soutenir la communauté 2SLGBTQ+

Marine Atlantique demeure une fervente défenderesse de la communauté 2SLGBTQ+ et soutient les employés qui travaillent sans relâche dans leur vie personnelle et professionnelle pour promouvoir l'acceptation et l'inclusion. Nous reconnaissons aussi les nombreux alliés qui participent aux événements de la Fierté aux côtés de leurs collègues en appui à leurs efforts. L'éducation demeure l'une des principales activités sur lesquelles Marine Atlantique s'appuie pour éliminer la discrimination.

Les petites initiatives mènent parfois à de très grands résultats. Dans le cadre de nos efforts en vue de devenir plus inclusifs, sécuritaires et accueillant pour tous, la Société a construit des toilettes unisexes dans ses installations, y compris nos terminaux et nos navires, afin de réduire l'anxiété et la peur que vivent certaines personnes trans et de diverses identités de genre. La rétroaction a été positive et continuera de jouer un rôle important dans nos considérations dans le cadre de nos processus évolutifs de planification des infrastructures.



Marine Atlantique célèbre la Journée du chandail rose, afin de se tenir debout et unie contre l'intimidation, pour la dénoncer et l'arrêter. En portant des boutons, des bracelets et des découpes de chandails roses, nos employés affichent leur engagement envers notre message contre l'intimidation.

Sécurité, sûreté et protection de l'environnement



Marine Atlantique n'a pas de plus grande priorité que la sécurité de ses clients, de ses employés et de ses entrepreneurs. Les efforts que nous déployons par l'intermédiaire de nos mesures de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement sont conçus pour protéger les gens, les infrastructures, les communautés et les écosystèmes dans lesquels nous vivons ou avec lesquels nous travaillons tous les jours. Nos politiques, procédures et initiatives sont orientées par la valeur que nous accordons à ces principes clés.

Notre réponse continue à la pandémie de COVID-19

Marine Atlantique est demeurée engagée à assurer la santé et la sécurité de ses employés et de ses clients, tout en maintenant la prestation de ses services essentiels tout au long de la pandémie de COVID-19. Notre succès repose sur nos employés, qui sont demeurés fidèles à leur engagement consistant à servir nos clients de façon prudente et sécuritaire.

Les préparations réalisées et les expériences vécues lors de la première année de la pandémie ont accordé à l'équipe la souplesse de s'adapter aux circonstances changeantes entraînées par la pandémie. Les politiques et procédures liées à l'isolement, à la distanciation physique, au dépistage renforcé, aux activités de nettoyage en profondeur et aux limites imposées quant au nombre de passagers sont restés en vigueur pendant le plus clair de 2021/2022. Pendant la saison estivale, alors que la demande de voyages était plus élevée et que le nombre de cas de COVID-19 était plus faible, nous avons réussi à augmenter notre capacité et à offrir des services supplémentaires. La santé et la sécurité ont toujours été au cœur de nos préoccupations et n'ont jamais été sacrifiées au moment de prendre ces décisions.

Avec l'assouplissement des restrictions en matière de santé publique, des processus de planification ont été entamés en vue d'apporter des changements supplémentaires qui correspondent aux conseils prodigués par les professionnels de la santé publique. Nous espérons tous que notre société parviendra à effectuer un retour à la normale dans les prochains mois, un espoir qui s'étend à Marine Atlantique qui reflète cet espoir.



- Appuyer la mise en œuvre et la surveillance du programme relatif à l'équipement de protection individuelle.
- Participer aux enquêtes et aux études concernant la santé et la sécurité des employés.
- Examiner et résoudre rapidement les problèmes liés à la santé et la sécurité des employés.
- Surveiller régulièrement les données concernant les incidents, les blessures, les dangers et toute autre analyse d'incident connexe.
- Participer à la mise en œuvre des changements dans les processus et les procédures de travail susceptibles de toucher la santé et la sécurité au travail.
- Effectuer des inspections mensuelles pour chaque lieu de travail.

Notre engagement envers la santé et la sécurité au travail

Les comités de santé et sécurité au travail de Marine Atlantique poursuivent leurs objectifs en s'appuyant sur la collaboration, la coopération et l'éducation.

Nos comités mixtes de santé et sécurité au travail permettent aux cadres et aux non-cadres de travailler ensemble en vue de promouvoir un milieu de travail sain et sécuritaire, et sont responsables de ce qui suit :

- Promouvoir la santé et la sécurité en milieu de travail.
- Appuyer la mise en œuvre et la surveillance des programmes d'éducation en matière de santé et sécurité.
- Appuyer la mise en œuvre et la surveillance du Programme de prévention des risques.

Hygiène au travail

En mettant en œuvre un programme d'inspection et de vérification de l'hygiène au travail, la Société adopte de nouvelles mesures en vue de protéger la santé et la sécurité de ses employés et de ses clients. Le nouveau programme est axé sur la détermination des dangers pour la santé, qui sont propres à une tâche ou à un milieu de travail particuliers.



Notre engagement envers la santé et la sécurité au travail .

En s'appuyant sur l'inspection des lieux, les audits, l'évaluation de la mise en œuvre des exigences réglementaires, l'élaboration de procédures de travail sécuritaire, les documents de formation et le bouche-à-oreille, le programme aide à cerner et à régler les problèmes potentiels avant que des incidents n'aient lieu.

Notre engagement en matière d'environnement

Marine Atlantique s'est engagée à mettre en œuvre des initiatives qui nous permettront d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Notre programme de gestion environnementale met l'accent sur l'amélioration continue en matière de rendement environnemental. On compte

parmi les nouvelles initiatives lancées en vue de produire des changements environnementaux positifs l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques à nos terminaux, l'obtention d'une certification de LEED pour notre nouvel immeuble à Port aux Basques, ainsi que l'adoption d'une technologie maritime écologique pour notre nouveau navire. Nous continuerons de prendre des mesures proactives afin de faire preuve de notre engagement en mettant à jour nos politiques, nos procédures et nos investissements en infrastructure, en vue d'atteindre nos objectifs pour 2050, ce qui passe notamment par l'élaboration d'un inventaire des émissions de gaz à effet de serre.



Participation à l'exercice de niveau II.

En tant qu'installation de manutention de produits pétroliers, Marine Atlantique effectue des exercices d'urgence afin de pratiquer, d'inspecter et de vérifier nos plans d'intervention. Cette année, Marine Atlantique a participé à l'exercice de simulation annuel de niveau II.

L'exercice a permis aux employés d'acquérir une précieuse expérience dans leur compréhension du fonctionnement des organisations externes lorsqu'il y a un déversement de pétrole, ce qui nous aidera à élaborer les exercices de simulation et les exercices opérationnels annuels exigés en vertu de la réglementation établie par Environnement et Changement climatique Canada et Transports Canada.

On comptait parmi les autres observateurs et participants le ministère des Pêches et des Océans, Transports Canada et la Garde côtière canadienne.

Règlement sur l'intervention environnementale d'Environnement et Changement climatique Canada

En cours d'année, le carburant diesel marin (MDO – mazout no 2) a été ajouté au Règlement sur les urgences environnementales d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) à titre de nouvelle substance admissible. Compte tenu du volume de carburant diesel marin stocké aux installations de manutention des produits pétroliers de Port aux Basques, la Société s'est conformée au Règlement en s'inscrivant auprès d'ECCC dans le cadre du Programme sur l'intervention environnementale, en élaborant un plan d'urgence environnementale et en mettant en œuvre ce plan.

Le plan d'urgence environnementale a été mis au point avant d'être combiné au plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures et au plan de prévention de la pollution par les hydrocarbures, afin de satisfaire aux exigences réglementaires.



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, ainsi que la pollution de l'eau et des sols. Marine

Atlantique maintient la certification d'Alliance verte de niveau trois pour ses navires, ses terminaux et ses immeubles de bureaux.

Les indicateurs de rendement clés de l'Alliance verte comprennent ce qui suit :



La réduction du risque d'introduction d'espèces envahissantes.



La mise en œuvre des mesures visant à réduire les répercussions provenant des activités portuaires.



Le leadership environnemental.



La réduction des émissions de gaz à effet de serre



L'utilisation de carburants plus propres.



La manipulation responsable des liquides huileux.



La prévention des déversements et des fuites



La réduction du bruit sous-marin.



Le renforcement des activités de gestion des déchets.

Journée mondiale des océans

Bon nombre des employés de Marine Atlantique sont fortement attachés à l'océan et à sa protection. Dans le cadre de la Journée mondiale des océans, qui tombe au mois de juin, des membres de l'équipe de Marine Atlantique ont participé à des activités de nettoyage à Port aux Basques. Plus de 500 livres de déchets ont été récupérés, dont des bouteilles, des sacs de plastique, des pneus et autres. Félicitations à nos employés pour leur belle initiative.



Plan de gestion des mammifères marins

Le Plan de gestion des mammifères marins de Marine Atlantique continue de fournir des données importantes pour les équipages de nos navires et leurs activités, ainsi que pour le ministère des Pêches et des Océans et le Réseau d'observation des mammifères marins.

Le plan ayant été élaboré en vue de réduire au minimum les répercussions négatives que pourraient avoir nos activités sur l'environnement marin local et les nombreuses espèces qui habitent le détroit de Cabot, nos équipages continuent de documenter les observations de mammifères marins lors de traversées. Nous entreprenons également des initiatives visant à réduire le bruit sous-marin, qui est connu pour ses répercussions sur la vie marine. Les chercheurs utilisent ces données afin de mieux comprendre la distribution et la santé des différentes populations de mammifères dans nos eaux.

Les 3 espèces qui ont été le plus signalées au cours de l'année sont le globicéphale noir, le dauphin et le petit rorqual.



Protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord, qui est en voie de disparition.

Marine Atlantique prend ses responsabilités au sérieux en vue de protéger la population de baleines noires de l'Atlantique Nord. Nous observons les tendances migratoires de la baleine noire de l'Atlantique Nord dans le détroit de Cabot et communiquons régulièrement avec Transports Canada pour discuter des restrictions et de la réglementation. Lorsqu'un navire de Marine Atlantique pénètre dans une zone désignée de réduction de vitesse, ou lorsqu'une baleine est repérée dans nos zones opérationnelles, notre flotte réduit sa vitesse et entame toutes les procédures de notification.

Objectifs environnementaux de Marine Atlantique :



Réduction des huiles usées de 1 %.



Réduction des eaux grises de 5 %.



Réduction des eaux usées (eau contaminée par le pétrole, eau de lavage) de 1 %.



Amélioration de l'efficacité énergétique – réduction de 1 % des litres de carburant consommés par mille marin.



Réduction des gaz à effet de serre (GES) produits par les véhicules exploités par la Société de 5 %.



Maintenir une moyenne de niveau 3 pour les terminaux et les armateurs dans le cadre du programme de l'Alliance verte.



Réduction de l'usage de papier de 5 %.



Effectuer un audit du rendement énergétique afin d'obtenir des données de référence quant à la consommation d'énergie et aux émissions de GES actuelles, afin de soutenir l'élaboration d'une feuille de route vers la carboneutralité.



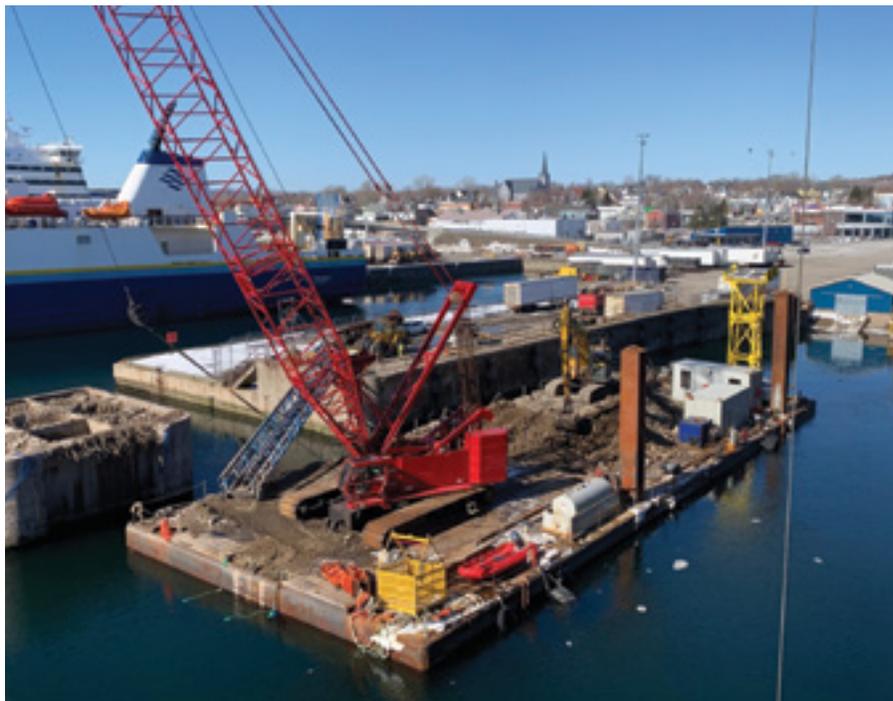
Élaborer une feuille de route vers la carboneutralité d'ici 2050. Intégrer cette feuille de route au plan de gestion d'efficacité énergétique et au plan de décarbonisation.



Achever la formation sur la sensibilisation à l'environnement du personnel actuel.

Structure d'amarrage

En raison des préoccupations en matière de santé et de sécurité, la Société a procédé à l'élimination de 2 ducs-d'Albe d'amarrage désuets et déclassés qui se trouvaient à North Sydney. Les ducs-d'Albe, qui attiraient un grand nombre de cormorans, suscitaient des préoccupations en matière de santé et de sécurité. L'emplacement de ces structures entraînait également des difficultés de navigation inutiles pour la flotte.



État de préparation aux situations d'urgence

La préparation aux situations d'urgence est essentielle afin de s'assurer que l'organisation soit prête à gérer une telle situation lorsqu'elle se produit réellement. À Marine Atlantique, des exercices annuels de préparation aux situations d'urgence sont effectués pour mettre nos plans à l'épreuve, pour cerner les points forts et les points à améliorer et pour apporter des mises à jour continues en réponse à ces examens.

Cette année, notre plan d'intervention d'urgence a été mis en œuvre en réponse à l'affouillement de l'autoroute sur la côte sud-ouest de Terre-Neuve. Comme la chaîne d'approvisionnement était à risque d'être interrompue, Marine Atlantique a rapidement mis en œuvre des plans d'urgence et déplacé les activités en s'appuyant sur le service saisonnier d'Argentia. La Société a aussi mis en place pour la première fois une route triangulaire

entre North Sydney, Port aux Basques et Argentia, afin de transporter des fournitures essentielles aux régions de la province isolées par les affouillements, tout en maximisant les marchandises transportées au reste de l'Île. Les activités ont été guidées par le Centre des opérations d'urgence et nos processus de planification internes.

L'état de préparation face aux imprévus est essentiel aux interventions d'urgence et prouve une fois de plus l'importance de mettre les plans à l'essai sur une base régulière.



Se protéger contre les risques accrus liés à la cybersécurité

Les menaces à la cybersécurité continuent d'évoluer et représentent plus que jamais un risque d'importance, pour toute organisation. Il est essentiel pour les organisations de disposer des technologies, des processus et des capacités nécessaires pour se protéger contre l'exploitation non autorisée des systèmes et des données. À Marine Atlantique, notre programme de cybersécurité a apporté des changements dans notre façon de faire des affaires, en ajoutant des couches de sécurité et des pare-feu, qui affectent

notamment la façon dont les employés accèdent à l'information. Des séances de formation fournissent aux employés le savoir dont ils ont besoin pour se protéger contre l'hameçonnage, les logiciels malveillants et les escroqueries par rançongiciels. Compte tenu de l'apparition régulière de nouvelles menaces, les nouveaux processus et les nouvelles procédures et technologies seront mis à jour continuellement. La protection des données de notre service, des données de la Société et des données personnelles demeure une priorité absolue. Nous continuerons tous de faire preuve de vigilance quant aux cyberactivités inappropriées.



Sécurité des activités

Ce fut une année chargée sur le plan des activités de sécurité, qui consistent au maintien d'un environnement sécuritaire pour nos navires, nos terminaux, nos passagers, nos employés, notre marchandise, nos entrepreneurs et nos visiteurs. Les mesures de distanciation physique découlant de la COVID-19 ont nécessité la modification de notre méthodologie pour le décellement des articles dangereux susceptibles de menacer nos navires, en nous appuyant sur la méthode fondée sur le comportement suspect, approuvée par Transports Canada. À cet égard, les agents de sécurité ont effectué plus de 20 000 patrouilles dans nos installations au courant de l'année, afin de surveiller activement les lieux pour s'assurer de l'absence de danger à l'égard de notre sûreté et notre sécurité. Des inspections de sécurité ont été effectuées dans tous les navires et terminaux, et les certificats de sécurité quinquennaux sont en règle.

Infrastructure et innovation – Principaux piliers du succès

L'infrastructure moderne et l'innovation continue constituent les piliers clés d'un service de traversier robuste et efficace. Alors que des travaux de conception et de planification sont en cours pour d'importants projets, comme notre nouveau navire et notre nouvel immeuble d'administration de Port aux Basques, et qu'un accent est accordé aux façons créatives et novatrices de mener des affaires, nous poursuivons nos efforts en vue d'offrir des services efficaces, efficaces et fiables à nos clients.

Renouvellement de la flotte

À la suite d'un processus d'approvisionnement concurrentiel ouvert aux soumissionnaires nationaux et internationaux, supervisé par un surveillant indépendant de l'équité, Marine Atlantique a signé un contrat pour la livraison d'un nouveau navire roulier, à l'exercice 2024/2025, et l'affrètement de ce navire sur une période de 5 ans. Une fois la période d'affrètement terminée, Marine Atlantique aura la possibilité d'acheter le navire.

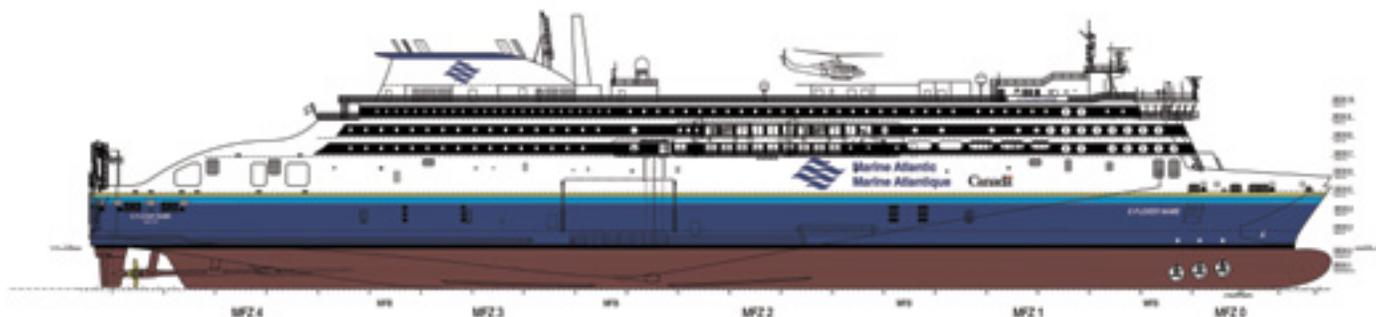
Ce nouveau navire jouera un rôle important, nous aidant à répondre aux besoins à long terme de

nos clients sur le plan de priorités clés, comme la maniabilité, la sécurité, l'accessibilité et la réduction des répercussions au maximum, et ce, en s'appuyant sur une technologie maritime écologique écoénergétique.

La conception du navire intégrera une technologie à double combustible et sera équipée de batteries pour réduire davantage son empreinte carbone. Le navire sera construit en vue de satisfaire aux critères de « navire silencieux », afin de réduire le bruit sous-marin et, par extension, les répercussions sur la vie marine. Le navire offrira également une puissance et une capacité de propulsion pour une maniabilité maximale durant l'amarrage et l'appareillage.

Le navire de cote glace mesurera environ 200 mètres de longueur et pourra transporter des véhicules commerciaux et des voitures de passagers. Il intégrera les dernières normes d'accessibilité, transportera jusqu'à 1 000 passagers, disposera de 146 cabines de passagers (y compris des cabines adaptées aux animaux de compagnie), de 40 compartiments de transport de passagers, d'une variété d'options de restauration, de salons, d'une aire de jeux pour enfants et d'un chenil pour animaux de compagnie.

Le navire sera compatible avec les services de Port aux Basques et d'Argentia et devrait entrer en service au cours de l'exercice 2024/2025.



Installation d'administration de Port aux Basques

Une fois les activités de planification et de diligence raisonnable achevées, Marine Atlantique a entamé les travaux préliminaires pour la construction de son nouvel immeuble d'administration, situé dans la ville de Channel-Port aux Basques.

Ce projet pluriannuel est conçu pour résoudre les problèmes en termes d'espace et d'infrastructure actuels pour les employés, en regroupant les fonctions administratives dans un même immeuble moderne, accessible, inclusif et respectueux de l'environnement. Au cours de l'année, des progrès importants ont été réalisés dans les travaux liés à l'aménagement, la conception, l'ingénierie et l'architecture.

Le nouvel immeuble représente un élément important de notre vision pour une équipe qualifiée, saine et en sécurité qui est axée sur l'excellence. Notre objectif est de construire des installations à la fine pointe de la conception écoénergétique qui répondra aux exigences de la certification LEED. Pour y parvenir, l'immeuble

sera doté de commodités modernes et de nouvelles technologies environnementales, y compris des bornes de recharge pour véhicules électriques. Une partie importante de la conception structurelle comprendra la mise en place de panneaux par relèvement afin de rendre l'immeuble plus robuste et permettre l'emploi de matériaux plus résistants aux intempéries, qui nécessiteront moins d'entretien.

Des appels d'offres pour les travaux de construction seront lancés, et les travaux seront entamés durant l'exercice 2022/2023. L'ouverture de l'immeuble est provisoirement prévue pour l'exercice 2023/2024.

Amélioration de la navigation dans le port de Port aux Basques

Chaque jour, notre équipe des opérations évalue les conditions environnementales, dont la vitesse du vent, sa direction et les états de la mer, lorsqu'elle prend des décisions relatives aux traversées. En travaillant dans le port de Port aux Basques, il convient de tenir compte du fait qu'une île se trouve au milieu du port, ce qui crée des difficultés supplémentaires quant aux manœuvres

Installation d'administration de Port aux Basques



requis pour amarrer et appareiller le navire. L'élimination de cette île faciliterait nos activités et en améliorerait la sécurité.

Marine Atlantique est devenue propriétaire de cette île à la fin de l'exercice. Nous continuerons de faire progresser cette initiative au point d'être « prête à démarrer », en préparation à l'éventuelle décision de procéder à l'élimination de l'île et au reste des améliorations qui en découleront sur le plan de la navigation.

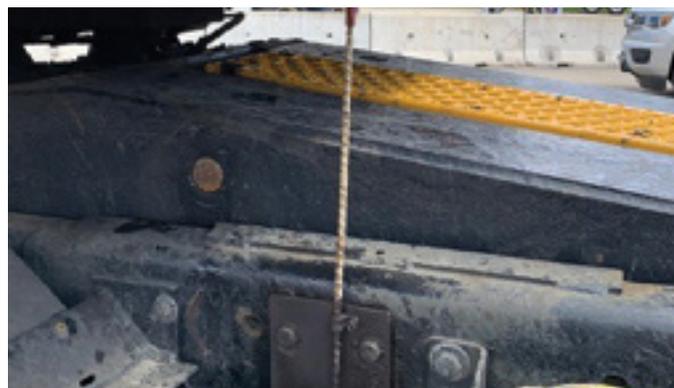
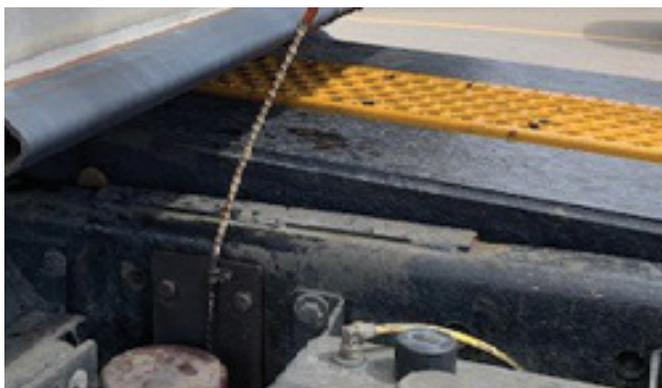
Stratégie d'innovation

Grâce au travail continu du Comité directeur de l'innovation, la Société a continué de promouvoir une plus grande efficacité, l'amélioration des processus et la modernisation. L'achèvement du plan stratégique d'innovation de la Société a permis d'orienter les activités novatrices qui visent à faire progresser les initiatives stratégiques actuelles et à planifier l'avenir.

Les thèmes clés du plan comprennent la compréhension des tendances émergentes, l'établissement d'une culture d'innovation, la modernisation de notre milieu de travail et le cheminement global du client, ainsi que la reconnaissance de l'importance et de la valeur des données et des analyses.

Notre équipe novatrice au travail

Grâce à l'ingéniosité et au travail de nos équipes du terminal de North Sydney, la Société a réussi à mieux se protéger contre les dommages matériels occasionnés durant le chargement et le déchargement des remorques sans tracteur. Pour améliorer l'efficacité et l'efficacité du déplacement des véhicules commerciaux, notre équipe d'entretien et notre équipe de débardeurs ont collaboré en vue de fabriquer et installer un appareil qui a permis d'obtenir ces résultats. Félicitations à nos équipes pour avoir travaillé conjointement à l'élaboration d'une façon créative de surmonter une difficulté.



Mise à niveau et amélioration des processus opérationnels

Au cours des dernières années, nous avons amélioré nos processus opérationnels, nos procédures et nos technologies en nous appuyant sur des examens continus et des activités d'amélioration s'inscrivant dans le cadre du Projet de renouvellement des processus commerciaux. Des interactions avec les clients quant à l'amélioration de l'accès à l'information pour nos employés, nous continuons d'apporter des changements positifs de façon ciblée et efficace.

Cette année, grâce à l'élaboration et la mise en œuvre de notre système de gestion de l'apprentissage, nos employés ont obtenu une façon d'accéder en ligne à leurs registres de formation et de certification, à une liste des prochaines possibilités de formation, à des modules de formation en ligne que les employés sont libres de compléter à leur rythme, ainsi qu'un aperçu des qualifications et des certifications requises pour obtenir une variété de postes au sein de l'organisation. Nos systèmes financiers ont été mis à niveau dans le cadre de notre Projet de renouvellement des processus commerciaux, le rendant plus efficace en vue de rationaliser les opérations et les fonctions de rapports, notamment sur le plan de la gestion de la chaîne d'approvisionnement.

D'autres projets seront entrepris au courant de l'année, alors que nous poursuivons nos efforts en vue d'offrir un service moderne, efficace et efficient à l'ensemble de nos clients et de nos intervenants internes et externes.

Outil de dépistage des passagers

Afin de soutenir le programme d'innovation de l'organisation, Marine Atlantique a lancé un nouvel outil de dépistage en ligne pour les passagers. Dans le cadre de nos efforts réalisés en vue d'atténuer la propagation de la COVID-19, un courriel est automatiquement envoyé aux passagers, 24 heures avant l'heure prévue du départ, par l'intermédiaire de l'outil de dépistage. Ce courriel renferme un lien vers un questionnaire de dépistage. Selon les réponses fournies, le passager sera autorisé à voyager ou redirigé afin de changer sa réservation pour une date ultérieure. Le processus de dépistage manuel est toujours disponible pour les passagers qui font leur réservation sans adresse courriel, ainsi que pour les passagers commerciaux.

Répondre aux attentes de nos clients

La pandémie a continué d'entraîner des répercussions sur nos services tout au long de l'année. Malgré les difficultés, notre équipe s'est concentrée sur la prestation d'une expérience de qualité à nos clients. Entre la protection de la santé et de la sécurité et l'adoption de commodités et de processus nouveaux et améliorés, nos clients restent au cœur de tout ce que nous entreprenons.



97 % des clients se disent très satisfaits de la courtoisie du personnel à bord des navires et aux terminaux.



95 % des clients sont susceptibles de recommander Marine Atlantique à leur famille et leurs amis.



91 % des clients nous ont dit que leurs attentes ont été atteintes ou dépassées.



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



85 % des clients ont une opinion favorable eu égard de la fiabilité du service de Marine Atlantique.



88 % des clients ont une opinion favorable eu égard de la réponse de Marine Atlantique face à la pandémie de COVID-19.

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*.

Alors que le gouvernement du Canada s'efforce pour renforcer la *Loi sur les langues officielles*, Marine Atlantique poursuit ses propres efforts en vue de respecter l'esprit et l'intention de la Loi, afin d'offrir un service dans les deux langues officielles du Canada. Ces efforts comprennent des programmes de formation permanents dont le but est d'entretenir et de renforcer les compétences en langue seconde des employés bilingues.

Des travaux de planification sont en cours pour la mise en œuvre d'un domaine de messagerie bilingue. Ce changement sera mis en œuvre au cours du prochain exercice.

Rétablissement postpandémique Nouvelle campagne de rabais

Au quatrième trimestre, les restrictions en matière de santé publique ont commencé à s'assouplir, et Marine Atlantique a vu le nombre de réservations exploser pour la saison touristique estivale. Afin d'encourager les voyageurs plus consciencieux de leur budget à planifier des voyages, Marine Atlantique a lancé une campagne de rabais s'élevant à 22 % pour la saison précédent la période de pointe, où il y a plus de capacité disponible. Réalisée en partenariat avec

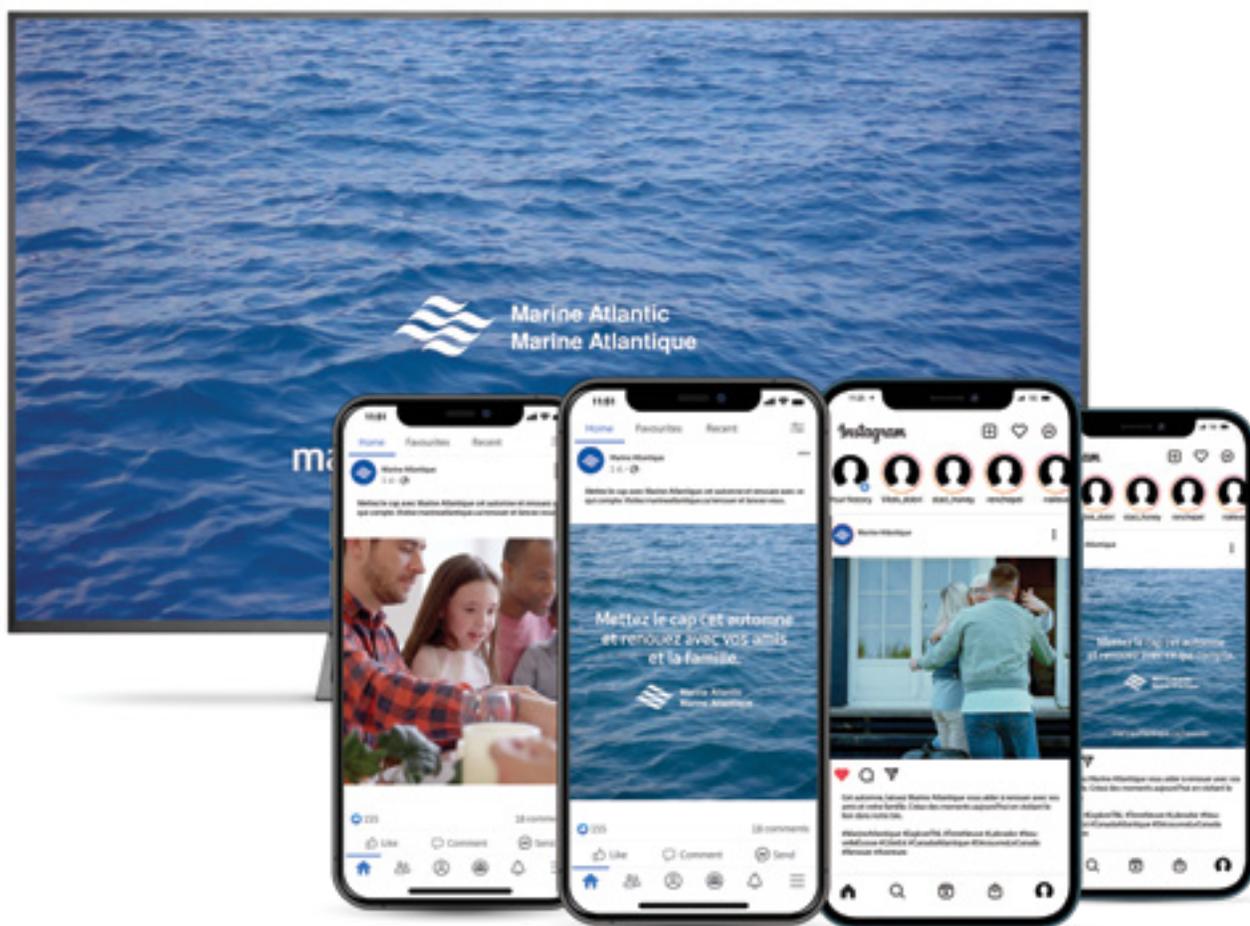
la province de Terre-Neuve-et-Labrador, cette campagne a pour objectif d'augmenter le nombre de visiteurs et le tourisme dans la province, dans le cadre des activités Rentrons chez nous 2022.

Réservation sans risque

Marine Atlantique a poursuivi cette année sa politique de réservation « sans risque », qui suspend temporairement les frais liés à l'annulation des réservations ou au changement de date, afin de promouvoir des déplacements sains et sécuritaires malgré les incertitudes liées à la COVID-19. Les clients ont exprimé leur gratitude en réponse à cette modification temporaire.

Partenariat avec Parcs Canada

Durant la saison estivale, Marine Atlantique a établi un partenariat avec Parcs Canada afin d'encourager les gens à découvrir la grande histoire et les attractions naturelles du Parc national du Gros-Morne et des lieux historiques nationaux de L'Anse aux Meadows et de Red Bay. Ce partenariat avait pour but de mettre à profit les parcs de Parcs Canada à titre de destination, Marine Atlantique agissant au titre de transporteur permettant d'accéder aux 3 sites du patrimoine mondial de l'UNESCO. Ce partenariat est aussi harmonisé avec les intérêts des consommateurs, qui gravitent autour des escapades routières, des séjours à proximité, de l'exploration hors des sentiers battus et du désir de se retrouver dans de grands espaces ouverts et moins densément peuplés.



Nouveau système de divertissement à bord des navires

Un nouveau système de divertissement a été adopté à bord du N.M. *Blue Puttees* et du N.M. *Highlanders* durant l'année afin d'offrir des fonctionnalités de télévision en direct et sur demande, ouvrant aussi la porte à la possibilité d'offrir un jour des capacités de divertissement sur demande à partir d'appareils personnels. Toutes les télévisions de ces navires fournissent maintenant une expérience améliorée pour nos clients. La rétroaction des clients qui ont profité des options disponibles lors de leur traversée a été positive.

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.

Fiers de soutenir notre industrie touristique régionale.

En participant à des salons commerciaux, des activités promotionnelles et des événements de commandite avec des associations touristiques, des organismes gouvernementaux et des groupes sans but lucratif, Marine Atlantique affiche fièrement son soutien envers les efforts de notre région visant à élaborer de nouvelles stratégies et à créer de nouvelles possibilités touristiques.



Événements de reconnaissance des clients commerciaux.

En reconnaissance du travail essentiel réalisé chaque jour par nos partenaires commerciaux en vue de maintenir la chaîne d'approvisionnement, Marine Atlantique a organisé à nouveau cette année des événements de reconnaissance des clients commerciaux en gage d'appréciation pour leurs efforts continus.

Servir nos voyageurs accompagnés d'animaux de compagnie

Mise à l'essai de cabines où les animaux de compagnie sont acceptés

Marine Atlantique concentre ses efforts en vue d'offrir une expérience de voyage prisée aux animaux de compagnie et leurs propriétaires. Un projet pilote de cabines où sont permis les animaux de compagnie a été lancé durant le deuxième trimestre afin de mieux comprendre les attentes des clients et les éléments nécessaires à la prestation réussie d'un tel service. Les clients qui se sont servis des cabines où sont acceptés les animaux de compagnie durant le projet pilote ont pu accueillir leur animal de compagnie dans leur chambre pendant la durée de la traversée. Dans l'ensemble, la rétroaction reçue était positive

et nous a apporté une grande lucidité quant aux rajustements qui devront être apportés aux plans pour le prochain exercice.

Parc pour chien de Port aux Basques

L'élimination des obstacles pour les clients accompagnés d'animaux de compagnie comprenait cette année l'ajout d'un parc à chien au terminal de Port aux Basques. Bien qu'il ait été conçu pour les chiens, le parc s'est avéré populaire auprès d'autres clients, qui ont pris plaisir à regarder les animaux jouer et se détendre avant leur traversée.



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.

Notre ressource la plus précieuse – Notre équipe

Le talent, la force, l'engagement et le dévouement de nos employés ont été pleinement démontrés au cours de l'année, alors 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 de l'organisation.



Protéger les employés dans le milieu de travail

Marine Atlantique s'est engagée à protéger ses employés contre le harcèlement et la violence. Grâce à notre Politique sur le harcèlement et la violence au travail, nous créons un milieu de travail sécuritaire et inclusif où les employés se sentent valorisés et productifs. Avec l'appui de notre politique de santé et sécurité au travail, de notre sous-comité sur le projet de loi C-65 et de nos formateurs internes, 1 200 employés ont participé aux formations portant sur les exigences

du projet de loi C-65 et des rapports d'incidents en matière de harcèlement ou de violence.

Évaluations du milieu de travail

Pour nous aider à atteindre nos objectifs, des évaluations portant sur les milieux de travail à bord des navires, au sein des terminaux, dans les bureaux administratifs et sur les sites d'entretien ont été menées au cours de l'année par des équipes constituées d'employés, de représentants du Comité de sécurité et de coordinateurs d'évaluation du risque et du milieu de travail. Ces évaluations ont été entreprises afin de cerner les risques possibles en matière de harcèlement et de violence en milieu de travail. Basées sur l'évaluation des résultats et la rétroaction provenant des employés, des mesures préventives ont été cernées et des plans de mise en œuvre sont en cours d'élaboration.

Programme de santé et de sécurité psychologiques

Marine Atlantique s'engage à assurer la santé et la sécurité psychologiques de ses employés. Alors que nous continuons à œuvrer au travers des répercussions de la COVID-19 sur la santé mentale de chacun, notre Comité consultatif sur la santé en milieu de travail continue d'élaborer de nouvelles stratégies, initiatives et possibilités d'éducation, ainsi que de nouveaux programmes. Nous avons établi un partenariat avec une organisation reconnue à l'échelle nationale, qui possède un vaste réseau de partenaires à l'échelle du Canada. À développer un Programme de santé et de sécurité psychologiques conçu en fonction des Normes nationales de santé et de sécurité psychologiques de la Commission de la santé mentale. Nous nous appuyons sur des programmes reconnus fondés sur des données probantes afin de concevoir et de définir des programmes et des initiatives qui seront mis en œuvre à Marine Atlantique.

Notre objectif est d'aider l'ensemble des membres de notre effectif à gérer les difficultés auxquelles ils font face dans leurs vies personnelles et professionnelles. Avec la mise en place de notre Programme de santé et de sécurité psychologiques, nous avons mis au point une stratégie de mise en œuvre triennale qui opérera au cours de l'exercice 2022/2023.



Recrutement, maintien en poste et croissance professionnelle

Marine Atlantique est engagée envers ses employés et leur croissance personnelle et professionnelle. Grâce à une variété d'initiatives, Marine Atlantique continue de démontrer que notre organisation est un excellent endroit où travailler et que nous desservons des régions où il fait bon vivre.

Le Programme de mieux-être MyHealth

Axé sur l'amélioration de la santé et du mieux-être, le programme de mieux-être MyHealth fournit aux employés un accès amélioré aux professionnels de la santé, aux programmes de soutien et à d'autres activités. Les employés sont encouragés à adopter et à maintenir des comportements sains qui amélioreront leur bien-être physique, mental et émotionnel, et des occasions leur sont offertes en ce sens.

Programme d'aide aux employés et à la famille (PAEF)

Marine Atlantique a adopté, sa nouvelle plateforme de PAEF, au cours de l'année. Cette nouvelle plateforme permet aux employés d'accéder à de l'aide qualifiée pour leur mieux-être mental, physique, social et financier, et ce, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Les employés peuvent chercher des ressources et des outils sur des sujets comme la famille, la vie, la santé, l'argent et le travail. Les conseillers du Programme sont aussi disponibles pour obtenir des conseils d'experts, des ressources et des services d'ajustement.

Répondre aux besoins de nos employés

Marine Atlantique attache une grande importance à ses employés et offre une rémunération et des avantages concurrentiels qui soutiennent nos efforts de recrutement et de maintien en poste. Nous reconnaissons les besoins personnels de nos employés et travaillons avec eux afin de leur offrir des avantages appropriés et un accès à des programmes servant à assurer leur mieux-être et leur croissance personnelle.

Formation et soutien éducationnel

Le perfectionnement des compétences de nos employés fait partie de notre engagement envers la croissance personnelle et professionnelle. Nos activités de formation et de perfectionnement sont conçues pour renforcer les compétences des employés d'aujourd'hui, tout en développant nos leaders de demain. Grâce au Programme de perfectionnement de la gestion et du leadership et au projet pilote de perfectionnement en leadership des cadres supérieurs, les leaders actuels et à venir reçoivent du matériel et des séances de formation axés sur les compétences de gestion et de leadership, qui fournissent un soutien fondamental à la planification de l'effectif et aux interactions avec celui-ci.

Grâce au nouveau système de gestion de l'apprentissage lancé par la Société, des programmes d'autoapprentissage en ligne sont maintenant offerts afin de fournir plus de souplesse aux employés. Lorsque cela est possible et approprié, les employés ont la possibilité d'effectuer une partie de ces formations pendant les heures de travail.

Pour aider les employés qui font face à des obstacles financiers à l'éducation continue, notre Programme d'aide financière à l'éducation investit dans ceux qui souhaitent perfectionner leurs compétences, en rendant les possibilités de perfectionnement professionnel plus abordables. Ces possibilités de formation nous aident à maintenir en poste du personnel hautement qualifié et expérimenté qui renforce nos activités.

Qu'il s'agisse d'une formation réglementaire, d'une formation en lien avec la sécurité, le harcèlement, la diversité ou l'inclusion, ou d'une possibilité de croissance personnelle, le perfectionnement

professionnel demeure l'une des composantes fondamentales de nos programmes éducationnels.

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 avis internes, la Société utilise ses moyens de communication portant sa marque, comme l'Intranet MyPort, MyPort TV et le magazine MyPort.

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 la conciliation entre le travail et la vie personnelle. Fonctionnant comme référentiel de renseignements axés sur les employés, il est aussi



entièrement compatible avec les systèmes de paye, de temps et de présence et permet aux employés d'accéder à leurs renseignements personnels.

MyPort TV

Marine Atlantique utilise son canal d'affichage numérique destiné aux employés surtout pour communiquer avec ses employés qui sont essentiellement en déplacement. À l'aide d'écrans de télévision installés à tous les emplacements, la plateforme 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 à l'intention des employés, jusqu'aux réussites des employés et aux ressources.

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, 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.

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 de l'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.

Cette année, les prix de Distinction ont été remis à John Hatcher, Larry Nedelcoff, aux conducteurs de camions de vrac de North Sydney, aux membres de l'équipage des services aux passagers et de la salle des moteurs pour leur visite du NM Atlantic Vision, et à l'atelier d'entretien de North Sydney.

Cette année, le prix du Président a été décerné à tous les employés de la Marine Atlantique pour leur engagement envers notre service et nos clients, malgré les difficultés posées par la pandémie de COVID-19 et les affouillements de la route sur la côte sud-ouest.

Le prix du Bénévole de l'année a été décerné cette année à Samantha Kendrick, pour son bénévolat dévoué à la Société de l'hémophilie de la Nouvelle-Écosse et son comité de parrainage. Samantha travaille sans relâche pour aider les membres de la communauté de l'hémophilie, dans le cadre de ses activités d'élaboration de politiques, de gestion financière et de sensibilisation, et en faisant la promotion des activités de recherche et de l'amélioration de l'accessibilité aux services.

Félicitations à Samantha pour le dévouement continu dont elle fait preuve par ses centaines d'heures de bénévolat et de service consacrées à cette très précieuse cause.

Soutenir nos communautés

Marine Atlantique et ses employés ont toujours été là pour soutenir nos communautés. Par l'intermédiaire de nos investissements directs, du bénévolat de nos employés, de nos commandites, de nos dons et du transfert de nos connaissances, nous accordons une grande valeur au soutien d'une variété d'initiatives, d'événements et de groupes sans but lucratif dans les régions que nous servons. Une forte présence fondée sur des employés habilités permet de renforcer nos familles, nos partenariats, nos services et notre place générale au sein de la communauté.

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 encore une fois 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 nous joindre à nos employés et leurs efforts pour appuyer une variété d'organismes et d'initiatives caritatives pendant la période des fêtes. Les employés ont été invités à présenter les initiatives qu'ils appuyaient personnellement ou avec leur groupe d'employés, afin que la Société puisse fournir des fonds pour accroître l'impact de leur don. Des dons ont été offerts à des banques alimentaires locales dans tous nos établissements, en plus d'une variété d'autres dons offerts à des initiatives diverses visant principalement à aider les gens pendant une autre année difficile.

Bourses d'études

Marine Atlantique s'est engagée à développer les compétences des employés potentiels et à recruter des personnes qualifiées pour pourvoir aux postes de 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. Chaque année, Marine Atlantique offre également quatre (4) bourses 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 à qui on fournit des possibilités d'expérience de travail pour l'obtention de leur diplôme.

Nos activités de planification et nos attentes pour l'année à venir

Nous reconnaissons qu'il existe beaucoup d'incertitudes en lien avec la pandémie de COVID-19. Toutefois, les taux de vaccination élevés et l'assouplissement des restrictions de santé publique sont indicatifs d'un retour à la normale. Le nombre préliminaire de réservations pour la prochaine saison estivale indique que les clients sont prêts à recommencer à voyager, et qu'ils cherchent à profiter des activités prévues pour l'été 2022 qui s'inscrivent dans le cadre de l'événement Rentrons chez nous de Terre-Neuve-et-Labrador. Grâce à nos partenariats avec la province et le secteur touristique, qui ont permis entre autres le lancement de notre campagne de rabais, nous sommes prudemment optimistes que l'exercice 2022/2023 sera meilleur.

Nous sommes enthousiastes par rapport à notre nouveau navire et aux travaux importants que nous réaliserons en collaboration avec notre partenaire. Du coupage de l'acier à la pose de la quille, le projet passera progressivement du schéma de conception aux étapes initiales de construction du navire, que notre partenaire commencera à nous louer au cours de l'exercice 2024/2025.

Notre nouvel immeuble d'administration de Port aux Basques commencera à prendre forme au fur et à mesure que les appels d'offre seront lancés et

que les activités de constructions commenceront. Grâce à l'important engagement envers le rendement environnemental, l'installation inclusive offrira de nouvelles possibilités permettant la modernisation des activités et une plus grande inclusion au cœur de la communauté.

Nous poursuivrons les premières étapes que nous avons prises en vue de nous acquitter de notre engagement envers la carboneutralité d'ici 2050. Notre nouveau navire écologique, notre terminal de North Sydney, qui a été conçu à la fine pointe de la conception écoénergétique (LEED), nos engagements dans le cadre du programme de l'Alliance verte, notre Système de gestion de l'environnement et nos efforts visant à obtenir la certification LEED pour le nouvel immeuble d'administration de Port aux Basques contribuent tous à l'atteinte de nos objectifs. Les bornes pour l'alimentation à terre des navires et les bornes de recharge des véhicules électriques font aussi partie des éléments qui aident à orienter nos efforts vers des changements positifs.

La protection du bien-être physique et mental de nos employés continuera de constituer une priorité au cours des mois à venir. Personne ne sera laissé pour compte grâce à nos activités de cyberprotection, nos initiatives de lutte contre le harcèlement, notre plan de santé et sécurité psychologiques et nos activités d'éducation inclusive. L'intimidation, la discrimination et le harcèlement ne seront pas tolérés, et une éducation continue sera fournie afin de permettre à tous d'être traités avec dignité et respect, indépendamment de la race, du sexe, de l'identité de genre, de l'orientation sexuelle, du handicap, ou de tout autre motif de distinction illicite.

L'innovation sera un élément clé qui habilitera de nouvelles idées en vue de proposer des façons

créatives et efficaces de faire des affaires. Grâce à notre stratégie d'innovation élaborée sous l'orientation du Comité de l'innovation et de l'infrastructure de notre Conseil d'administration, nous continuerons de chercher des façons de moderniser nos processus, nos politiques, nos approches et nos infrastructures en vue d'offrir des services plus efficaces et efficaces à nos clients.

Notre engagement envers la santé et la sécurité demeurera ferme. Tout au long de la pandémie, nous avons fait preuve de souplesse, mettant en œuvre de nouvelles politiques et procédures tout en apportant des rajustements fondés sur les derniers renseignements de santé publique. Nous continuerons à surveiller les activités afin de déterminer si des changements supplémentaires doivent être apportés au courant des jours, semaines et mois à venir. Nous élargirons également notre système de gestion de la sécurité au courant de la prochaine année afin d'améliorer les résultats et l'interface utilisateur.

L'expansion des commodités pour les clients est toujours au cœur des préoccupations de notre organisation. Entre l'offre de produits, l'amélioration des possibilités de divertissement à bord des navires, l'établissement de cabines où les animaux de compagnie sont acceptés et nos communications avec les clients, nous cherchons toujours à améliorer l'expérience générale de nos clients.

Grâce à nos activités de sensibilisation efficaces, nous avons su traverser la tempête et nous préparer aux meilleurs jours qui se profilent à l'horizon. En nous appuyant sur notre approche de mobilisation des intervenants robuste et efficace, nous collaborerons avec nos partenaires et nos clients en vue d'obtenir des résultats positifs. Le succès de la saison touristique estivale servira de première étape dans le cadre de ces efforts; il s'agit là de quelque chose que nous sommes tous impatients de célébrer après cette période très difficile.

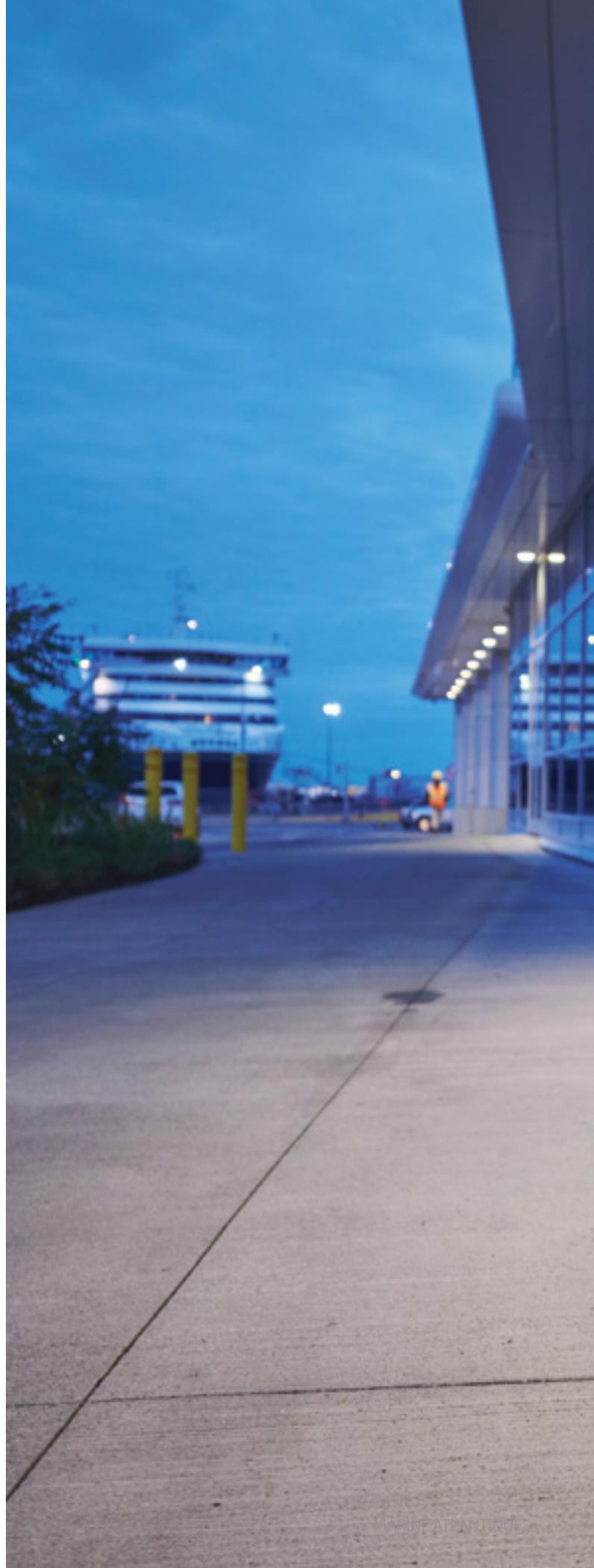


Gouvernance

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 fonctions 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 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 valeurs et d'éthique de la fonction publique. 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 : *la vérification et les finances; la gouvernance; les risques et la stratégie; les ressources humaines; ainsi que l'innovation et l'infrastructure.*

Comité de vérification et des finances

Le Comité de vérification et des finances 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 des ressources humaines

Le Comité des ressources humaines a pour mandat de fournir des conseils et de la surveillance au nom du Conseil d'administration dans les domaines des ressources humaines et de la gestion des pensions. Le Comité des ressources humaines fournit également des conseils et de la surveillance au nom du Conseil pour la gérance des régimes de retraite pour les employés de Marine Atlantique S.C.C.

Comité de l'innovation et de l'infrastructure

Le Comité de l'innovation et de l'infrastructure a pour mandat d'effectuer la surveillance au nom du Conseil d'administration dans les domaines du service à la clientèle, de l'innovation, de la GI-TI, des projets d'immobilisation, de la gestion de la sécurité et de l'environnement, ainsi que dans le domaine de la gestion de la flotte.

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 des conseils et de la surveillance au nom du Conseil d'administration dans les domaines de la planification stratégique, de la gestion du risque d'entreprise, de la gouvernance, de l'éthique et de la responsabilité sociale de l'entreprise.

Composition du Conseil et des comités



Gary O'Brien

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

Président

Conseil d'administration

Président

Comité de la
gouvernance, des risques
et de la stratégie

Membre

Comité de vérification
et des finances

Membre

Comité de l'innovation et
de l'infrastructure

Membre

Comité des ressources
humaines



Carla Arsenault

Sydney River, N.-É.

Présidente

Comité de l'innovation
et de l'infrastructure

Membre

Comité de la
gouvernance, des risques
et de la stratégie



Janie Bussey, Q.C.

Logy Bay, T.-N.-L.

Présidente – Comité des
ressources humaines

Membre

Comité de la
gouvernance, des risques
et de la stratégie



Murray Hupman

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

**Membre d'office du
Conseil d'administration**

Membre

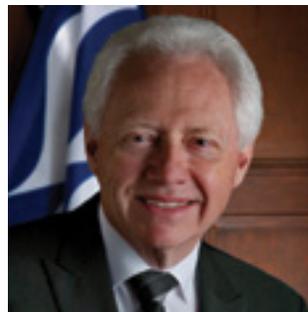
Comité de l'innovation et
de l'infrastructure

Membre

Comité de la
gouvernance, des risques
et de la stratégie

Membre

Comité des
ressources humaines



John Butler

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

Membre

Comité des ressources
humaines

Membre

Comité de l'innovation et
de l'infrastructure



John B. Chaffey

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

Membre

Comité de vérification et des finances

Membre

Comité de l'innovation et de l'infrastructure



Lynn Kendall

(à compter du 1^{er} juin 2021)

Corner Brook, T.-N.-L.

Membre

Comité des ressources humaines

Membre

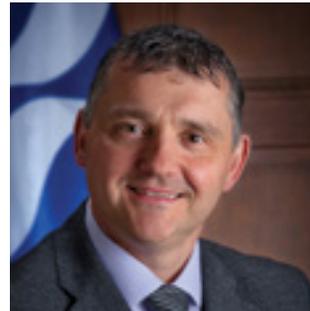
Comité de vérification et des finances



James Doody

(jusqu'au 1^{er} juin 2021)

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



Craig Priddle, CPA

Corner Brook, T.-N.-L.

Président

Comité de vérification et des finances

Membre

Comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie



Owen Fitzgerald

Sydney, N.-É

Membre

Comité de vérification et des finances

Membre

Comité de l'innovation et de l'infrastructure



Ann-Margret White

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

Membre

Comité de vérification et des finances

Membre

Comité des ressources humaines

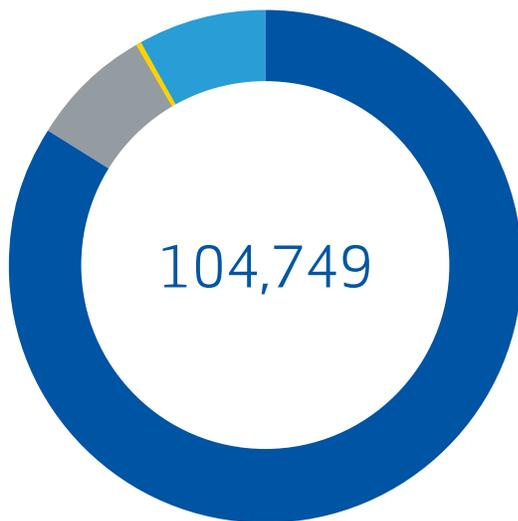


Aperçu financier

En tant que société d'État fédérale, Marine Atlantique reçoit une subvention annuelle de son actionnaire, le gouvernement du Canada, par l'entremise de Transports Canada. En 2021/2022, la société a dépensé 239,9 millions de dollars; 108,2 millions de dollars ont été générés au moyen des tarifs imposés aux clients et d'autres revenus accessoires; 131,4 millions de dollars ont été reçus au moyen d'une subvention. Le recouvrement des coûts de la société était de 60 % comparativement à 55,2 % l'an dernier.

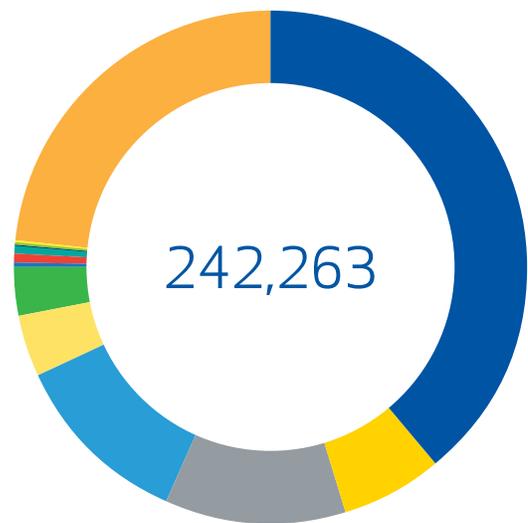
Revenus 2021-2022 (en milliers de dollars)

Revenus de transport	88,020
Revenus du supplément carburant	8,162
Autres revenus	79
Gain réalisé sur instruments financiers dérivés	8,488
Revenus totaux	104,749



Dépenses 2021-2022 (en milliers de dollars)

Salaires et avantages sociaux	94,880
Frais d'affrètement	15,446
Carburant	27,448
Matériaux, fournitures et services	27,713
Réparations et entretien	9,211
Assurance, loyer et services publics	7,529
Voyages	536
Coûts administratifs	1,478
Coûts de renouvellement de la flotte	982
Avantages sociaux futurs des employés	194
Perte sur change étranger	326
Perte sur l'aliénation des immobilisations corporelles	534
Amortissement	55,986
Total	242,263



Recettes

Les recettes ont augmenté de 13 millions de dollars ou de 16 % par rapport à l'an dernier. Le trafic commercial a augmenté de 1 % par rapport à l'an dernier, et le trafic passager a augmenté de 65 %. Bien que le trafic de passagers ait été inférieur aux

niveaux d'avant la pandémie, il a augmenté au cours de l'année en raison d'un assouplissement graduel des restrictions et du programme de vaccination menant à la saison estivale. La société a été en mesure d'apporter des changements opérationnels afin d'augmenter de façon sécuritaire les limites de passagers par passage à niveau, de rouvrir le service d'Argentia et d'offrir des services limités d'alimentation à bord.

Comparativement aux prévisions budgétaires, les revenus ont augmenté de 8,2 millions de dollars ou 9,4 %, car les volumes de trafic globaux ont dépassé les attentes.

Gains

La société a comptabilisé un gain réalisé de 8,5 millions de dollars sur les instruments financiers dérivés liés au programme de couverture de la société qui comprend l'achat anticipé d'accords de crédit croisé de carburant et de contrats de change à terme. L'augmentation importante du marché mondial du pétrole par rapport aux niveaux d'avant la pandémie a entraîné des gains importants au moment du règlement. L'an dernier, la société a enregistré des pertes réalisées de 8,5 millions de dollars sur les produits dérivés, car les prix du pétrole ont chuté considérablement au début de la pandémie.

Dépenses de fonctionnement

Salaires et avantages sociaux

Les coûts des salaires et des avantages sociaux étaient de 12,3 millions de dollars ou 15 % plus élevés que ceux de l'exercice 2020-2021 et de 6,2 millions de dollars plus élevés que les coûts prévus dans le budget. En raison de l'assouplissement des restrictions liées à la COVID-19, la société a été en mesure d'accroître la capacité de transport de

passagers, de rouvrir le service d'Argentia pour la saison estivale et d'offrir un service de restauration modifié aux clients. Cela a nécessité du personnel supplémentaire par rapport à l'année précédente, lorsque les restrictions liées à la pandémie ont entraîné une réduction des exigences relatives aux employés.

Matériaux, fournitures et services

Les coûts des matériaux, des fournitures et des services ont augmenté de moins de 1 % par rapport à l'exercice 2020/2021 et de 3 % par rapport aux coûts prévus dans le budget. Le coût des produits consommables a été plus élevé cette année que l'an dernier en raison de l'augmentation du nombre de passagers, de l'ouverture des services d'alimentation et des niveaux de dotation plus élevés, ce qui a été partiellement compensé par la baisse des coûts de soutien des logiciels.

Réparation et entretien

Les coûts de réparation et d'entretien ont augmenté de 1,1 million de dollars ou 13 % par rapport à l'exercice précédent et de 1,1 million de dollars ou 14 % par rapport aux coûts prévus dans le budget. L'augmentation est principalement attribuable à une initiative du personnel à terre visant à retirer les structures de quai désuètes.

Assurance, location et services publics

Les coûts liés à l'assurance, le loyer et les services publics étaient inférieurs de 0,5 million de dollars ou de 6,7 % par rapport à ceux de l'an dernier et inférieurs de 0,8 million de dollars par rapport aux coûts prévus dans le budget. La société consommait moins d'électricité pour alimenter les navires en désarmement, car les quatre navires étaient en service pendant l'été.

Déplacements

Les frais de déplacement ont augmenté de 0,3 million de dollars par rapport à l'année précédente, mais sont demeurés bien en deçà des niveaux d'avant la pandémie. L'utilisation de la technologie des réunions virtuelles et les programmes de formation en ligne pour le personnel ont fait en sorte que les déplacements ont été inférieurs de 0,5 million de dollars par rapport aux coûts prévus dans le budget.

Coûts administratifs

Les coûts administratifs ont augmenté de 0,6 million de dollars par rapport à l'an dernier, tandis qu'ils ont diminué de 0,5 million de dollars par rapport aux coûts prévus dans le budget. Cette année, la société a accru ses activités de marketing et de recrutement par rapport à l'année précédente.

Carburant

Les dépenses de carburant étaient supérieures dans une mesure de 12,9 millions de dollars par rapport à celles de l'an dernier et supérieures dans une mesure de 7,9 millions de dollars aux coûts prévus dans le budget. Les prix du pétrole ont été extrêmement volatils au cours des deux dernières années. L'an dernier, le prix du pétrole a atteint un creux historique en raison de la pandémie. Cette année, les prix ont grimpé au-delà des niveaux d'avant la pandémie en raison de la demande accrue, des défis liés à la chaîne d'approvisionnement et de la tension croissante créée par l'invasion militaire de l'Ukraine par la Russie. Le coût par litre de carburant utilisé par la société était de 57 % plus élevé que l'an dernier. De plus, avec la reprise du service d'Argentia et l'augmentation du trafic dans le Golfe, un plus grand nombre de voyages ont été offerts, ce qui a entraîné une augmentation de la consommation de carburant.

Pertes

Perte réalisée sur les produits dérivés

L'an dernier, la société a comptabilisé une perte réalisée de 8,5 millions de dollars sur des produits dérivés liés au programme de couverture de la société qui comprend l'achat anticipé d'accords de crédit croisé de carburant et de contrats de change à terme. Cette année, la société a comptabilisé des gains de 8,5 millions de dollars. La chute importante du marché mondial du pétrole au cours de l'exercice 2020/2021 a entraîné d'importantes pertes au moment du règlement. L'an dernier, la société a résilié et réglé des contrats des années futures afin de rétablir ses positions à des prix plus bas.

Perte sur l'aliénation d'immobilisations corporelles

La société a comptabilisé une perte de 0,5 million de dollars pour l'élimination et la mise au rebut d'actifs à longue durée de vie, comparativement à 2,6 millions de dollars l'an dernier.

Frais d'affrètement

Les frais d'affrètement ont diminué de 1,3 million de dollars cette année par rapport à l'année précédente. Cette baisse est due à la baisse des taux de change de l'euro.

Coûts de renouvellement de la flotte

La société a dépensé 1 million de dollars en coûts de renouvellement de la flotte cette année dans le cadre d'un projet pluriannuel d'acquisition de nouveaux navires.

Avantages sociaux futurs

La société retient les services d'un actuaire indépendant pour l'aider à calculer les dépenses relatives aux avantages sociaux futurs des employés en fonction des hypothèses de la direction. Cette année, les dépenses ont diminué

de 0,5 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. La baisse des dépenses liées aux prestations de retraite a été partiellement compensée par une hausse des prestations autres que les prestations de retraite par rapport à l'an dernier.

Financement gouvernemental

Les revenus de financement gouvernemental constatés étaient de 9,6 millions de dollars supérieurs à ceux de l'an dernier. Le financement des projets d'immobilisations a augmenté de 6,3 millions de dollars, principalement en raison de projets reportés de l'exercice précédent. L'an dernier, la Société a reporté plusieurs projets d'immobilisations en raison des pressions financières créées par la pandémie. La société a demandé et reçu l'approbation de réaffecter les fonds d'immobilisations aux fonds de fonctionnement

pour couvrir le déficit de fonctionnement. Cette année, le financement gouvernemental pour le fonctionnement a été inférieur de 15,9 millions de dollars en raison de la hausse des revenus et des gains qui ont plus que compensé la hausse des coûts de fonctionnement.

Immobilisations corporelles

En 2021/2022, la société a dépensé 37,9 millions de dollars en renouvellement d'actifs comparativement à 31,6 millions de dollars l'an dernier. De ce montant, 24,7 millions de dollars ont été consacrés à des projets liés au parc automobile, comparativement à 24,1 millions de dollars l'an dernier. Un montant supplémentaire de 13,2 millions de dollars a été consacré au remplacement et à la modernisation des installations et de l'équipement à terre, à la mise à niveau des besoins en technologie de l'information et à l'investissement dans des projets d'innovation, comparativement à 7,5 millions de dollars pour l'exercice 2020/2021.

Véhicules à passagers

	2021-22	2020-21	2019-20	2018-19	2017-18
Passagers	231,298	139,988	311,499	307,758	328,594
Véhicules passagers	91,336	50,449	120,426	115,972	122,444
Véhicules commerciaux	90,222	89,723	82,194	87,739	91,396
EA*	468,157	420,009	470,095	486,407	510,673
Nombre de traversées dans un sens	1,642	1,498	1,632	1,634	1,685
Employés (période de pointe d'emploi)	1,140	1,110	1,276	1,319	1,259
Employés (équivalents temps plein)**	1,009	880	1,063	1,089	1,097

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

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

Autres sources de revenus

Exercices clos le 31 mars (2022, 2021, 2020, 2019 et 2018) (en milliers de dollars)

	2021-22	2020-21	2019-20	2018-19	2017-18
Revenus de transport	88,020 \$	75,976 \$	93,746 \$	96,568 \$	100,474 \$
Supplément pour carburant	8,162	7,080	11,650	11,976	10,510
Autres revenus	79	182	229	254	584
Gains	8,488	4	-	3,020	1,047
	104,749	83,242	105,625	111,818	112,615
Dépenses d'exploitation	141,673	127,367	139,287	137,282	143,254
Carburant	27,448	14,559	28,341	31,498	27,793
Pertes	534	11,093	306	1,260	202
Coûts d'affrètement	15,446	16,768	14,468	13,652	13,403
Coûts de renouvellement de la flotte	982	1,428	1,727	-	-
Avantages sociaux futurs des employés	194	688	516	4,809	7,389
Amortissement	55,986	60,496	52,025	50,033	45,166
	242,263	232,399	236,670	238,534	237,207
Déficit avant financement public	137,514	149,157	131,045	126,716	124,592
Financement public					
Exploitation	93,598	109,494	83,239	75,977	85,800
Immobilisations	37,905	31,627	50,076	49,691	60,958
Recouvrement des coûts de démantèlement de navires					
Excédent d'exploitation (déficit)	(6,011) \$	(8,036) \$	2,270 \$	(1,048) \$	22,166 \$
ACTIFS :					
Total des actifs	616,505 \$	607,185 \$	606,974 \$	614,540 \$	623,777 \$

États financiers

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Exercice clos
le 31 mars 2022

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Table des matières

Exercice clos le 31 mars 2022

	<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 - 31

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 efficace 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
12 juin 2022



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 2022, 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 2022, 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,



Heather McManaman, CPA, CA
Directrice principale

Halifax, Canada
Le 12 juin 2022

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Etat de la situation financière

Au 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

	2022	2021
Actifs financiers		
Trésorerie (note 4)	9 955 \$	10 648 \$
Débiteurs (note 13a))	14 438	6 595
Somme à recevoir du gouvernement du Canada (note 5)	13 954	13 899
Stocks destinés à la revente (note 6)	381	362
Instruments financiers dérivés (note 12)	10 842	2 897
Actif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	161 633	156 014
	<u>211 203</u>	<u>190 415</u>
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (notes 7 et 13c))	29 088	31 839
Instruments financiers dérivés (notes 12 et 13c))	804	2 532
Revenus reportés	11 978	2 851
Somme à payer au gouvernement du Canada (note 5)	-	29
Charges à payer au titre des indemnités de vacances	6 487	5 932
Passif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	3 123	2 951
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués (note 9)	52 258	51 363
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (note 10)	11 272	11 452
	<u>115 010</u>	<u>108 949</u>
Actifs financiers nets	<u>96 193</u>	<u>81 466</u>
Actifs non financiers		
Immobilisations corporelles (note 11)	369 308	387 925
Stocks destinés à la consommation (note 6)	30 650	22 436
Charges payées d'avance	5 344	6 409
	<u>405 302</u>	<u>416 770</u>
Excédent accumulé (note 14)	<u>501 495 \$</u>	<u>498 236 \$</u>

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.

Etat des résultats

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

	2022		2021
	Budget	Réel	Réel
	(note 19)		
Revenus			
Produits des activités de transport	80 633 \$	88 020 \$	75 976 \$
Produits du supplément pour le carburant	7 229	8 162	7 080
Autres produits	150	79	182
Gain de change	-	-	4
Gain réalisé sur dérivés	-	8 488	-
	88 012	104 749	83 242
Charges			
Salaires et avantages sociaux	88 644	94 880	82 589
Matériaux, fournitures et services	26 845	27 713	27 463
Carburant	19 519	27 448	14 559
Droits d'affrètement	17 156	15 446	16 768
Réparations et entretien	8 074	9 211	8 146
Assurance, loyers et services publics	8 312	7 529	8 072
Frais administratifs	1 985	1 478	843
Coûts de renouvellement de la flotte	4 097	982	1 428
Frais de déplacement	1 010	536	254
Avantages sociaux futurs (notes 8, 9 et 10)	-	194	688
Perte de change	-	326	-
Perte réalisée sur dérivés	-	-	8 493
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	-	534	2 600
Amortissement (note 11)	63 800	55 986	60 496
	239 442	242 263	232 399
Déficit avant le financement public	(151 430)	(137 514)	(149 157)
Financement public (note 5)			
Exploitation	92 974	93 598	109 494
Immobilisations corporelles	47 036	37 905	31 627
	140 010	131 503	141 121
Déficit lié aux activités	(11 420)	(6 011)	(8 036)
Excédent accumulé, au début de l'exercice	496 829	496 829	504 865
Excédent accumulé, à la fin de l'exercice (note 14)	485 409 \$	490 818 \$	496 829 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C. Etat des gains et pertes de réévaluation

Exercice clos le 31 mars 2022
(en milliers de dollars)

	<u>2022</u>		<u>2021</u>
Gains (pertes) de réévaluation cumulés au début de l'exercice	1 407	\$	(8 364) \$
Gains (pertes) de réévaluation survenus pendant l'exercice			
Perte non réalisée sur devises	(403)		(384)
Gain non réalisé sur dérivés	18 161		1 662
Montants reclassés dans l'états des résultats			
(Gain) perte réalisé sur dérivés	(8 488)		8 493
Gains de réévaluation nets de l'exercice	<u>9 270</u>		<u>9 771</u>
Gains de réévaluation cumulés à la fin de l'exercice (note 14)	<u>10 677</u>	\$	<u>1 407</u> \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Etat de la variation des actifs financiers nets

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

	2022		2021
	Budget (note 19)	Réel	Réel
Déficit lié aux activités	(11 420) \$	(6 011) \$	(8 036) \$
Variation due aux immobilisations corporelles			
Acquisition d'immobilisations corporelles (note 11)	(47 036)	(37 905)	(31 627)
Amortissement des immobilisations corporelles (note 11)	63 800	55 986	60 495
Pertes sur cession d'immobilisations corporelles		534	2 600
Diminution des immobilisations corporelles	16 764	18 615	31 468
Variation due aux autres actifs financiers			
Acquisition de stocks destinés à la consommation	(18 602)	(38 396)	(26 916)
Utilisation de stocks destinés à la consommation	21 352	30 182	16 465
Acquisition de charges payées d'avance	(17 156)	(11 304)	(19 122)
Utilisation de charges payées d'avance	21 906	12 371	15 441
Diminution (augmentation) des autres actifs financiers nets	7 500	(7 147)	(14 132)
(Pertes) gains de réévaluation nets	(365)	9 270	9 771
Augmentation des actifs financiers nets	12 479	14 727	19 071
Actifs financiers nets au début de l'exercice	81 466	81 466	62 395
Actifs financiers nets à la fin de l'exercice	93 945 \$	96 193 \$	81 466 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Etat des flux de trésorerie

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

	<u>2022</u>	<u>2021</u>
Activités de fonctionnement		
Rentrées de fonds — clients	104 537 \$	83 406 \$
Rentrées de fonds — autres produits	79	186
Financement public — exploitation	91 316	104 679
Financement public — immobilisations	40 103	30 955
Sorties de fonds — fournisseurs (note 20)	(104 797)	(87 667)
Rentrées (sorties) de fonds — règlement de dérivés (note 20)	3 563	(8 128)
Sorties de fonds — employés	(90 063)	(81 772)
Sorties de fonds — avantages sociaux futurs	(4 925)	(10 873)
	<u>39 813</u>	<u>30 786</u>
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(40 103)	(30 956)
	<u>(40 103)</u>	<u>(30 956)</u>
Effets des variations de change sur la trésorerie	(403)	(384)
Diminution nette de la trésorerie	(693)	(554)
Trésorerie au début de l'exercice	10 648	11 202
Trésorerie à la fin de l'exercice	<u>9 955 \$</u>	<u>10 648 \$</u>
La trésorerie comprend :		
Trésorerie affectée (note 4)	6 233 \$	6 641 \$
Trésorerie non affectée	3 722	4 007
	<u>9 955 \$</u>	<u>10 648 \$</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(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 ». 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 dans chacun des trois ports.

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 2022

(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 2021, le ratio était de 73:27 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. En 2021, Marine Atlantique S.C.C. n'a pas cotisé au régime de retraite puisque le ratio de capitalisation était supérieur à 125 % et qu'elle devait cesser de cotiser pendant un certain temps. 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 2022

(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, déduction faite de leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative, selon la méthode linéaire. Le coût des projets à bord des navires, déduction faite de leur valeur résiduelle, est amorti sur la plus courte des durées suivantes : la durée de vie utile de l'actif ou la durée de vie utile du navire.

Les 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 2022

(en milliers de dollars)

Les immobilisations corporelles et les autres actifs non financiers sont comptabilisés à titre d'actifs parce qu'ils peuvent être utilisés pour fournir des services dans des périodes futures.

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 et trois régimes de retraite supplémentaires non capitalisés. Les régimes de retraite supplémentaires adoptés respectivement le 2 juin 1994 et le 6 juin 1990 ont pris fin le 1^{er} mars 2001 (ci-après « anciens régimes de retraite supplémentaires »), la couverture étant maintenue pour les participants inactifs admissibles aux prestations avant cette date.

En 2006, un nouveau régime de retraite supplémentaire a été mis en place à l'intention des titulaires de certains postes désignés, qui établit des prestations pour les services rendus depuis 2004. L'admissibilité à ce régime a été élargie en vue de cumuler 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.

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 agréé sont amortis sur la durée du reste de la carrière active des participants qui devraient toucher des prestations au titre du régime. Les gains et pertes actuariels au titre des anciens régimes de retraite supplémentaires sont amortis sur l'espérance de vie moyenne estimative des participants, puisqu'il n'y a plus de participants actifs.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

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

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants au régime de retraite agréé et au régime de retraite supplémentaire restant est de 10,0 ans (10,2 ans en 2021).

L'espérance de vie moyenne estimative des participants aux anciens régimes de retraite supplémentaires est de 11,4 ans (12,2 ans en 2021).

(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 de la méthode de répartition des prestations prévues au prorata des services et des meilleures estimations faites par la direction du taux de participation future au régime de soins de santé et de soins dentaires des retraités, du coût moyen des soins de santé par personne assurée, des taux tendanciels du coût des soins de santé et de l'utilisation de ces soins, du taux de croissance de la rémunération et des taux de mortalité. Le calcul du taux d'actualisation de l'obligation et des intérêts débiteurs s'appuie sur une estimation des coûts d'emprunt. Les coûts des avantages pour les salariés actifs sont passés en charges au fur et à mesure où ils sont engagés. Les coûts qui devraient être engagés après le départ à la retraite sont comptabilisés et passés en charges uniformément selon la durée estimative du reste de la carrière active des employés.

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 2021). 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

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

réelles et des modifications apportées aux hypothèses actuarielles. Le calcul du taux d'actualisation de l'obligation et des intérêts débiteurs s'appuie sur une estimation des coûts d'emprunt.

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 2021).

g) Constatation des revenus

Les produits des activités de transport et du supplément pour le carburant sont comptabilisés lorsque les services de traversier sont rendus. Les clients de la Société doivent payer à l'avance, au moment où ils font leur réservation. Les sommes reçues sont d'abord comptabilisées comme des revenus reportés, puis constatées en tant que revenus lorsque les services de traversier sont rendus. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés et que le recouvrement est raisonnablement assuré.

h) Charges

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

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

i) Charges payées d'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.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

l) Actifs éventuels

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

m) Incertitude relative à la mesure

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

Les répercussions de la pandémie et les restrictions en matière de capacité relatives aux déplacements continuent d'avoir une incidence sur les estimations de produits liés aux passagers et aux clients commerciaux. Les retards dans la chaîne d'approvisionnement, déjà touchée par la pandémie, persistent et sont accentués par le conflit russo-ukrainien et la hausse de l'inflation. L'augmentation des coûts des fournitures et d'expédition pourrait accroître l'incertitude entourant les estimations des stocks et des dépenses. La hausse de l'inflation influera également sur les estimations des prestations de retraite, des actifs non liés au régime de retraite et des charges à payer.

Les estimations sont établies à partir des meilleures informations disponibles au moment de la préparation des états financiers et elles sont révisées annuellement afin de refléter les nouvelles informations obtenues. Les résultats réels pourraient différer des estimations établies.

3. ADOPTION DE NOUVELLES NORMES COMPTABLES

Le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) a publié une nouvelle norme comptable, la norme SP 3280, « Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations », dont la date d'entrée en vigueur est le 1^{er} avril 2022. Cette norme établit des principes sur la façon de comptabiliser, de mesurer, de présenter et de divulguer des obligations juridiques liées à la mise hors service d'immobilisations corporelles. La Société a effectué une évaluation de ses immobilisations corporelles et a déterminé qu'il existe des obligations découlant de la mise hors service de certaines immobilisations corporelles qui répondent aux conditions suivantes :

- 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.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

La Société continue d'élaborer des estimations concernant ses obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, et l'incidence financière globale que cette norme aura sur les états financiers de 2022-2023 n'est pas encore 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 2021), ce qui représente 6 233 \$ CA au 31 mars 2022 (6 641 \$ CA en 2021). Ces sommes doivent être remises aux propriétaires du traversier en cas de violation à l'entente d'affrètement par la Société.

Une modification, signée le 15 mai 2020, à l'entente d'affrètement en vue de la prolonger viendra à échéance le 14 novembre 2022.

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.

	2022	2021
Somme à payer au gouvernement du Canada au début de l'exercice	29 \$	583 \$
Somme (à recevoir) du gouvernement du Canada au début de l'exercice	(13 899)	(8 966)
Somme nette à recevoir au début de l'exercice	(13 870)	(8 383)
Crédits parlementaires reçus au cours de l'exercice	131 419	135 634
Comptabilisés au cours de l'exercice :		
Financement public - exploitation	(93 598)	(109 494)
Financement public - immobilisations corporelles	(37 905)	(31 627)
Excédent (déficit) - financement public	(84)	(5 487)
Somme (à recevoir) du gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	(13 954)	(13 899)
Somme à payer au gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	-	29
Somme nette à recevoir à la fin de l'exercice	(13 954) \$	(13 870) \$

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

6. STOCKS

	2022	2021
Stocks destinés à la consommation		
Stock de carburant	20 355 \$	11 992 \$
Pièces de rechange - sur les navires	6 090	5 669
Pièces de rechange - à terre	4 205	4 775
	30 650	22 436
Stocks destinés à la revente		
Stock de restauration	381	362
Total des stocks	31 031 \$	22 798 \$

Le montant des stocks passé en charges au cours de l'exercice clos le 31 mars 2022 s'élève à 32 480 \$ (17 926 \$ en 2021). Au cours de l'exercice, la Société a constaté une réduction de valeur de 135 \$ (483 \$ en 2021) au titre des stocks.

7. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2022	2021
Créditeurs	4 968 \$	11 880 \$
Charges à payer	8 893	9 638
Salaires et avantages à payer	13 133	8 915
Sommes à remettre à l'État	2 094	1 406
Créditeurs et charges à payer	29 088 \$	31 839 \$

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 de régime à la date de l'évaluation (en date du 31 décembre 2020 pour l'exercice clos le 31 mars 2022 et en date du 31 décembre 2019 pour l'exercice clos le 31 mars 2021). L'évaluation actuarielle la plus récente aux fins de capitalisation est en date du 31 décembre 2020 et elle a été effectuée en 2021.

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

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

	2022	2021
Obligation au titre des prestations constituées		
Solde d'ouverture	736 267 \$	702 522 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	6 842	7 544
Cotisations - employés	7 197	6 794
Intérêts débiteurs	24 432	26 195
Prestations versées	(38 766)	(35 047)
(Gain) perte actuarielle	(19 519)	28 259
Solde de clôture	716 454 \$	736 267 \$

Valeur liée au marché des actifs des régimes

Solde d'ouverture	913 101 \$	865 414 \$
Rendement des actifs	29 639	68 059
Cotisations - employeur	3 603	7 881
Cotisations - employés	7 197	6 794
Prestations versées	(38 766)	(35 047)
Solde de clôture	914 774 \$	913 101 \$

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

	2022		2021	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Actifs au titre du régime de retraite (valeur liée au marché)	914 774 \$	- \$	913 101 \$	- \$
Obligations au titre du régime de retraite (valeur actuarielle)	712 933	3 522	732 473	3 795
Excédent (déficit) à la fin de l'exercice	201 841	(3 522)	180 628	(3 795)
(Gains) pertes actuariels nets non amortis	(40 208)	363	(26 484)	810
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	-	36	1 870	34
Actif (passif) au titre des prestations de retraite constituées	161 633 \$	(3 123) \$	156 014 \$	(2 951) \$

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

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

	2022		2021	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Cotisations				
Employeur	1 585 \$	149 \$	7 637 \$	151 \$
Employés	7 197	-	6 794	-
Total des cotisations	8 782 \$	149 \$	14 431 \$	151 \$
Prestations versées	38 617 \$	149 \$	34 896 \$	151 \$

Voici les composantes du coût découlant des régimes de retraite :

	2022		2021	
	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	13 877 \$	163 \$	14 213 \$	125 \$
Amortissement des pertes actuarielles nettes	(1 522)	116	(1 680)	85
Cotisations - employés	(7 197)	-	(6 794)	-
Charge au titre des prestations de retraite	5 158	279	5 739	210
Intérêts sur les obligations au titre du régime	24 389	44	26 135	61
Rendement prévu des actifs du régime	(33 581)	-	(34 600)	-
(Revenu) charge d'intérêts au titre des prestations de retraite	(9 192)	44	(8 465)	61
(Revenu) coût des régimes de retraite	(4 034) \$	323 \$	(2 726) \$	271 \$

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 %.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

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 2022, les actifs du régime étaient composés à 11 % de titres de créance, 34 % d'actions, 4 % de biens immobiliers et 51 % de contrats de rentes (3 % de titres de créance, 29 % d'actions, 3 % de biens immobiliers, 8 % de trésorerie et 57 % de contrats de rentes en 2021).

La valeur de marché des actifs du régime s'élève à 504 227 \$ (463 152 \$ en 2021). De plus, la valeur déterminée selon l'évaluation actuarielle des contrats de rentes sans rachat des engagements se chiffre à 454 567 \$ (493 493 \$ en 2021). Le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur du marché était de 37 947 \$ ou 8,19 % (87 600 \$ ou 19,2 % en 2021) et le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur liée au marché était de 29 638 \$ ou 3,25 % (68 059 \$ ou 7,9 % en 2021).

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 16 681 \$ (20 198 \$ en 2021); gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées dans le cadre du régime de retraite agréé de 19 188 \$ (perte de 28 209 \$ en 2021); gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées dans le cadre des régimes de retraite supplémentaires de 331 \$ (perte de 50 \$ en 2021).

Les principales hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2022	2021
Obligations au titre des régimes de retraite		
Taux d'actualisation – régime agréé	5,20 %	5,25 %
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	1,65 %	1,13 %
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	5,25 %	5,00 %
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	1,13 %	1,75 %
Rendement prévu des actifs	5,25 %	5,00 %
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 2022 et en date du 31 décembre 2019 pour l'exercice clos le 31 mars 2021 et cette évaluation a été extrapolée aux fins de la comptabilité au 31 mars. Une charge de 1 484 \$ (805 \$ en 2021) 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.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

Le tableau ci-après présente la situation financière du régime d'avantages complémentaires de retraite au 31 mars :

	2022	2021
Obligation au titre des avantages complémentaires de retraite (valeur actuarielle)	(40 297) \$	(44 935) \$
(Gain) actuariel net non amorti	(12 140)	(6 615)
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	179	187
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués	(52 258) \$	(51 363) \$

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

	2022	2021
Cotisations - employeur	589 \$	534 \$
Prestations versées	589 \$	534 \$

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

	2022	2021
Calcul du coût des avantages complémentaires de retraite de l'exercice :		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	2 016 \$	1 628 \$
Intérêts sur les obligations	526	687
Amortissement des (gains) actuariels nets	(1 058)	(1 510)
Coût des avantages complémentaires de retraite	1 484 \$	805 \$

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

Les principales hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2022	2021
Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite		
Taux d'actualisation	1,65 %	1,13 %
Taux de croissance de la rémunération	3,50 %	3,50 %
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	4,88 %	4,80 %
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
Coût 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	4,88 %	4,80 %
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

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 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. Une évaluation actuarielle des indemnités pour accidents de travail a été effectuée en date du 31 décembre 2021 pour l'exercice clos le 31 mars 2022 et en date du 31 décembre 2020 pour l'exercice clos le 31 mars 2021, et les résultats ont été extrapolés au 31 mars aux fins de comptabilité.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

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

	2022	2021
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (valeur actuarielle)	(18 818) \$	(16 499) \$
Pertes actuarielles nettes non amorties	7 338	4 320
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	208	727
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués	(11 272) \$	(11 452) \$

Résumé des prestations versées au cours de l'exercice :

	2022	2021
Prestations versées	2 601 \$	2 551 \$

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

	2022	2021
Calcul du coût des avantages postérieurs à l'emploi de l'exercice :		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 497 \$	1 399 \$
Intérêts sur les obligations	192	284
Amortissement des pertes actuarielles nettes	732	655
Coût des avantages postérieurs à l'emploi	2 421 \$	2 338 \$

Les principales hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2022	2021
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation	1,65 %	1,13 %
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 %	1,13 %
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 2022, la Société a versé à la Commission d'indemnisation des accidents du travail de la Nouvelle-Écosse des primes de 707 \$ (645 \$ en 2021) qui sont incluses dans les salaires

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

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 en fonction des évaluations.

11. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Coût 2022					
	Solde d'ouverture	Entrées 2022	Transferts de travaux en cours en 2021	Sorties	Solde de clôture
Navires	435 308 \$	15 455 \$	12 612 \$	(14) \$	463 361 \$
Installations côtières	251 933	193	1 206	(10)	253 322
Améliorations locatives	50 835	600	337	-	51 772
Matériel	79 608	8 351	6 393	(8 742)	85 610
Travaux en cours	23 060	13 306	(20 548)	-	15 818
	840 744 \$	37 905 \$	- \$	(8 766) \$	869 883 \$

Amortissement cumulé 2022				
	Solde d'ouverture	Charge d'amortissement	Sorties	Solde de clôture
Navires	268 069 \$	28 811 \$	(14) \$	296 866 \$
Installations côtières	97 444	12 246	(8)	109 682
Améliorations locatives	45 237	3 765	-	49 002
Matériel	42 071	11 164	(8 210)	45 025
	452 821 \$	55 986 \$	(8 232) \$	500 575 \$

Coût 2021					
	Solde d'ouverture	Entrées 2021	Transferts de travaux en cours en 2021	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 \$

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

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 \$

	Valeur comptable nette 2022		Valeur comptable nette 2021	
Navires	166 495	\$	167 240	\$
Installations côtières	143 640		154 489	
Améliorations locatives	2 770		5 598	
Matériel	40 588		37 538	
Travaux en cours	15 815		23 060	
	369 308	\$	387 925	\$

Les ajouts de travaux en cours comprennent les projets commencés au cours de l'exercice en cours et incomplets à la clôture. Les transferts comprennent les projets qui ont été achevés et transférés à la catégorie appropriée d'immobilisations corporelles. Ces transferts comprennent des projets qui peuvent avoir commencé au cours d'exercices antérieurs et qui ont été reportés à l'exercice en cours.

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 :

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

	2022		2021	
	Juste valeur	Coût après amortissement	Juste valeur	Coût après amortissement
Actifs financiers				
Trésorerie	- \$	9 955 \$	- \$	10 648 \$
Débiteurs	-	14 438	-	6 595
Instruments financiers dérivés	10 842	-	2 897	-
	10 842 \$	24 393 \$	2 897 \$	17 243 \$
Passifs financiers				
Créditeurs et charges à payer (autres que les sommes à remettre à l'État)	- \$	26 994 \$	- \$	30 432 \$
Instruments financiers dérivés	804	-	2 532	-
	804 \$	26 994 \$	2 532 \$	30 432 \$

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 2022, qui toutes classées au niveau 2, sont fondées sur les prix cotés sur un marché pour des actifs ou des passifs similaires ou établies à partir de données observables. Par ailleurs, la juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée comme étant la valeur actualisée des gains ou pertes non réalisés calculée en fonction des prix du marché au 31 mars. Cette valeur correspond généralement au montant estimatif que la Société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date de clôture. La Société se fonde sur l'information reçue de banques à charte canadiennes pour établir la juste valeur des instruments financiers dérivés.

c) Dérivés

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

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

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	2022		2021	
		Prix fixe par unité (note)	Quantité nominale (note)	Juste valeur	Juste valeur
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2022	-	-	\$ 2 122	\$
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2023	1,605-3,1497	5 208	7 470	653
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2024	1,9775-3,1997	3 402	2 711	122
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2025	2,479-2,71	1 260	661	-
				10 842 \$	2 897 \$

Note : Les quantités sont en gallons américains; et les prix (canadiens) sont par gallon américain.

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

	Période	2022		2021	
		Prix fixe par unité (note)	Quantité nominale (note)	Juste valeur	Juste valeur
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2023	3,355-3,42	630	(2) \$	(752) \$
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2024	-	-	-	(781)
Swap - Pétrole brut - mazout n° 2	2025	3,21-3,221	588	(17)	-
				(19) \$	(1 533) \$

Note : Les quantités sont en gallons américains; et les prix (canadiens) sont par gallon américain.

	Période	2022		2021	
		Taux de change à terme CAD/EURO	Quantité nominale (euros)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2022	-	-	- \$	(845) \$
Contrats de change à terme	2023	1,5155	6 272	(785)	(154)
				(785) \$	(999) \$

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

13. GESTION DES RISQUES FINANCIERS

Il incombe au Conseil d'administration d'établir et de surveiller le cadre de gestion des risques de la Société. Le Conseil est aussi chargé de définir les politiques de gestion des risques de la Société, et de veiller à leur application.

Les politiques de gestion des risques de la Société servent à identifier et à analyser les risques qui pèsent sur la Société, à fixer des limites et des contrôles adéquats pour ces risques, et à surveiller les risques et le respect des limites établies. Les politiques et les systèmes de gestion des risques sont examinés régulièrement pour tenir compte de l'évolution des conditions du marché et des activités de la Société. La Société vise, grâce à ses cours de formation et ses politiques organisationnelles, à établir un environnement de contrôle constructif et rigoureux au sein duquel tous les salariés comprennent leurs rôles et leurs obligations.

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

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

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

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

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

Des informations sont fournies dans la présente note sur l'exposition de la Société à chacun des risques mentionnés précédemment ainsi que sur les objectifs, politiques et processus de la Société en matière d'évaluation et de gestion de chacun de ces risques. D'autres données quantitatives sont fournies tout au long des présents états financiers. Les incertitudes actuelles liées au conflit entre la Russie et l'Ukraine posent des défis importants, lesquels sont aggravés par la hausse de l'inflation et les problèmes continus liés à la chaîne d'approvisionnement qui ont commencé pendant la pandémie de COVID-19, certains impliquant des pénuries de composantes clés nécessaires aux activités de la Société. Des activités, processus et procédures supplémentaires ont été mis en œuvre pour atténuer les risques.

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, la Société a 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.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

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.

Au 31 mars 2022, 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.

Débiteurs

Les débiteurs de la Société totalisent 14 438 \$ au 31 mars 2022 (6 595 \$ en 2021). Ils se composent de créances clients d'une valeur de 4 652 \$ (3 547 \$ en 2021) et d'autres débiteurs s'élevant à 9 786 \$ (3 048 \$ en 2021). Les indemnités recouvrables sur assurances s'élèvent à 859 \$ (néant en 2021).

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 55 % des créances clients (cinq clients représentaient 52 % des créances clients en 2021). La Société estime qu'aucun risque de crédit important n'est lié aux débiteurs.

Au 31 mars 2022, environ 15 % (1,1 % en 2021) 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 41 \$ au 31 mars 2022 (32 \$ en 2021). 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.

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 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

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

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 supplément pour le carburant qui est imposé aux clients. Une augmentation de 10 % du prix sur le marché des dérivés au cours de l'exercice clos le 31 mars 2022 aurait fait diminuer de 401 \$ les passifs au titre des contrats dérivés sur le pétrole brut et augmenter les actifs au titre des dérivés du pétrole brut de 3 474 \$; alors qu'une diminution de 10 % aurait eu un effet contraire pour un montant égal. La volatilité des marchés due à la pandémie de COVID-19 et le conflit russo-ukrainien a occasionné des gains plus importants que prévu au titre des contrats dérivés sur le pétrole brut pour l'exercice considéré.

c) Risque de liquidité

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

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

La banque de la Société a émis une lettre de crédit irrévocable à l'ordre de la Commission de la santé, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents du travail du Nouveau-Brunswick, au nom de la Société, pour garantir le paiement de dettes futures d'une somme de 4 200 \$ (4 200 \$ en 2021) pour une période indéterminée. La Société reçoit l'approbation du ministre des Finances pour la signature de la lettre de crédit sur une base annuelle.

La valeur comptable des créiteurs et charges à payer, autres que les sommes à remettre à l'État, et des passifs financiers dérivés représente l'exposition de la Société au risque de liquidité. La valeur comptable des créiteurs et charges à payer, autres que les sommes à remettre à l'État, s'élevait à 26 944 \$ (30 432 \$ en 2021). La valeur comptable des créiteurs au 31 mars 2022 s'élevait à 4 968 \$ (11 880 \$ en 2021) et 93 % des créiteurs étaient exigibles dans un délai de 60 jours. Les charges à payer de la Société avaient une valeur comptable de 8 893 \$ au 31 mars 2022 (9 638 \$ en 2021).

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

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

	2022				Total
	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 3 ans	
Créditeurs et charges à payer	26 702 \$	292	-	-	26 994 \$
Passifs financiers dérivés	222 \$	521	44	17	804 \$

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

14. EXCÉDENT ACCUMULÉ

L'excédent accumulé se compose de ce qui suit :

	2022	2021
Excédent accumulé lié aux activités	490 818 \$	496 829 \$
Gains de réévaluation cumulés	10 677	1 407
Excédent accumulé	501 495 \$	498 236 \$

L'excédent accumulé lié aux activités comprend un montant de 258 530 \$ (258 530 \$ en 2021) 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 2022, 517 061 000 actions (517 061 000 actions en 2021) à 0,50 \$ l'unité (0,50 \$ l'unité en 2021) 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 1 642 \$ (1 661 \$ en 2021) avec d'autres parties apparentées. 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 2022

(en milliers de dollars)

16. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

- a) Le tableau ci-après présente les obligations contractuelles de la Société :

	Immobilisations	Exploitation	Total
2022-2023	8 399 \$	2 011 \$	10 410 \$
2023-2024	1 795	628	2 423
2024-2025	-	196	196
2025-2026	-	196	196
2026-2027	-	97	97
	10 194 \$	3 128 \$	13 322 \$

- b) La Société loue certaines installations et du matériel. Il y a aussi une entente d'affrètement pour l'*Atlantic Vision* ainsi qu'une entente conclue pour la location d'un nouveau navire qui est actuellement en construction et qui sera livré le 26 février 2024. Les paiements futurs minimums exigibles annuellement au titre de la location s'établissent ainsi :

	Affrètement	Autre	Total
2022-2023	9 728 \$	299 \$	10 027 \$
2023-2024	2 055	121	2 176
2024-2025	22 063	-	22 063
2025-2026	22 063	-	22 063
2026-2027	22 063	-	22 063
2027-2028	22 123	-	22 123
2028-2029	18 436	-	18 436
	118 531 \$	420 \$	118 951 \$

L'*Atlantic Vision* 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 2022, la Société fait l'objet de réclamations estimées à 10 \$ (87 \$ en 2021) 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 \$ (105 \$ en 2021) 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

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Exercice clos le 31 mars 2022

(en milliers de dollars)

reçoit un crédit net de 9 814 \$ (9 814 \$ en 2021) pour cette période et un autre crédit de taxe sur les intrants de 4 712 \$ pour la période de déclaration subséquente se terminant le 31 mars 2022 (4 168 \$ en 2021).

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 initialement au titre des avantages sociaux futurs était de 11 244 \$. Ce budget était fondé sur les sorties de trésorerie estimatives. La Société a ajusté ce montant à l'état des résultats et inscrit un montant de néant, selon la méthode de la comptabilité d'exercice qui est conforme aux Normes comptables du secteur public.

20. CHIFFRES CORRESPONDANTS DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

Dans l'état des flux de trésorerie de l'exercice précédent, les flux de trésorerie liés au règlement de dérivés étaient présentés dans la poste « Sorties de fonds — fournisseurs ». Pour l'exercice considéré, on a créé un nouveau poste « Rentrées (sorties) de fonds — règlement de dérivés » pour présenter séparément les flux de trésorerie liés au règlement de dérivés. Les chiffres correspondants de l'exercice précédent ont été reclassés pour être conformes à la présentation de l'exercice considéré.



marineatlantique.ca