

MARINE ATLANTIQUE

Rapport annuel  
**2022-23**



---

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.

---



# Table des matières

|  |    |
|--|----|
| Aperçu   | 2  |
| Messages du président et du PDG                              | 8  |
| Nos principes directeurs                                     | 12 |
| Un service fiable  | 19 |
| Service à la clientèle                                       | 24 |
| Protection des personnes,<br>de l'environnement et des biens | 29 |
| Perfectionnement et investissement<br>dans nos employés      | 34 |
| Investir dans nos communautés                                | 42 |
| Planification pour l'année à venir                           | 46 |
| Gouvernance  | 48 |
| Finances   | 53 |

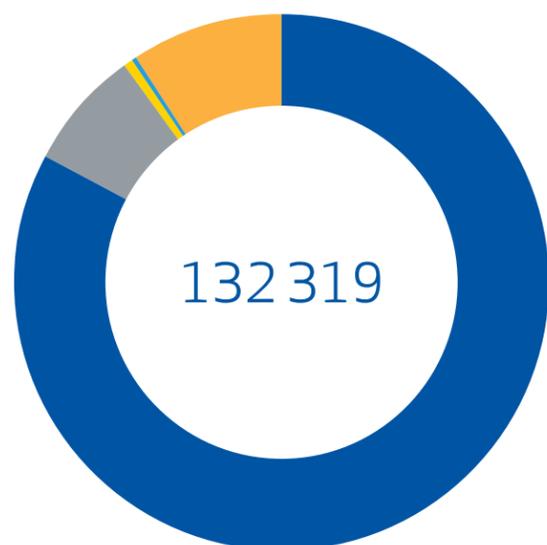
# Aperçu

## 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 2022-2023, les dépenses de la société ont totalisé 269,2 millions de dollars; les revenus provenant des tarifs clients et d'autres revenus connexes ont atteint 138,9 millions de dollars, et 130,2 millions de dollars ont été reçus en subvention. Le recouvrement des coûts de la société était de 59,9 % comparativement à 60 % l'an dernier.

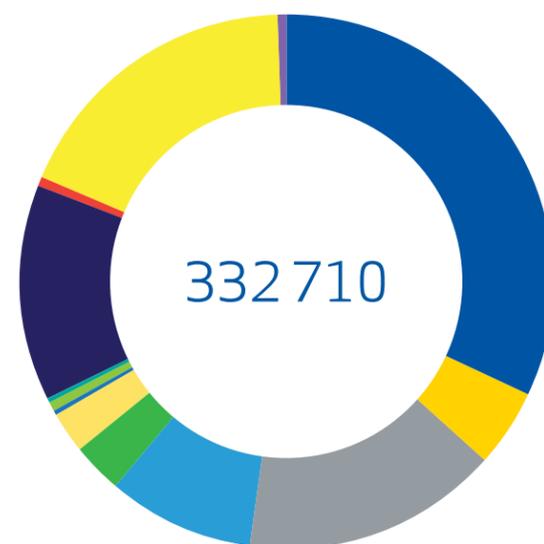
## Revenus 2022-2023 (en milliers de dollars)

|  |                |
|--|----------------|
| ■ Produits des activités de transport      | 109 597        |
| ■ Produits du supplément pour le carburant | 9 905          |
| ■ Autres revenus                           | 421            |
| ■ Gain de change                           | 295            |
| ■ Gain réalisé sur dérivés                 | 12 101         |
| <b>Revenus totaux</b>                      | <b>132 319</b> |



## Dépenses 2022-2023 (en milliers de dollars)

|   |                |
|---|----------------|
| ■ Salaires et avantages sociaux   | 108 417        |
| ■ Droits d'affrètement  | 15 744         |
| ■ Carburant   | 51 998         |
| ■ Matériaux, fournitures et services  | 30 306         |
| ■ Réparations et entretien  | 10 082         |
| ■ Assurance, loyer et services publics  | 8 318          |
| ■ Frais de déplacement  | 1 332          |
| ■ Frais administratifs  | 1 848          |
| ■ Coûts de renouvellement de la flotte  | 879            |
| ■ Avantages sociaux futurs  | 44 373         |
| ■ Charge de désactualisation  | 696            |
| ■ Perte sur la cession et la décomptabilisation d'immobilisations corporelles | 1 834          |
| ■ Amortissement   | 56 883         |
| <b>Dépenses totaux</b>  | <b>332 710</b> |



## Recettes

Les recettes ont augmenté de 23,7 millions de dollars ou de 25 % par rapport à l'an dernier. Le trafic commercial a augmenté de 2,7 % par rapport à l'exercice précédent, tandis que le trafic passager a augmenté de 56 %. Dans l'ensemble, les volumes de trafic étaient supérieurs à leurs niveaux pré-pandémiques.

Comparativement aux prévisions budgétaires, les revenus ont augmenté de 9,4 millions de dollars ou 8,5 %, car les volumes de trafic globaux ont dépassé les attentes post-pandémiques.

## Gains

Les gains ont été supérieurs de 3,9 millions de dollars à ceux de l'exercice précédent. Ceci est surtout dû aux gains sur les instruments financiers dérivés liés au programme de couverture de la Société qui comprend l'achat anticipé de contrats d'échange de carburant et de change à terme. Le prix du carburant était nettement plus élevé que prévu pour l'exercice. Les gains sur la couverture du carburant ont partiellement atténué ces coûts supérieurs.

## Dépenses d'exploitation

### Salaires et avantages sociaux

Les coûts des salaires et des avantages sociaux étaient de 13,5 millions de dollars ou 14,3 % supérieurs à ceux de l'exercice 2021-2022 et de 10,5 millions de dollars supérieurs aux coûts prévus dans le budget. Dans l'ensemble, les volumes de trafic étaient supérieurs à l'exercice précédent et aux prévisions budgétaires. La capacité supplémentaire nécessaire pour déplacer le trafic a engendré des frais de main-d'œuvre supérieurs.

Les augmentations salariales négociées étaient plus élevées que prévu, ce qui a entraîné des répercussions sur les coûts salariaux par rapport aux coûts prévus dans le budget et à l'exercice précédent. L'inflation et les tendances de l'industrie ont affecté ces résultats.

### Matériaux, fournitures et services

Les matériaux, les fournitures et les services étaient de 2,6 millions de dollars ou 9,4 % plus élevés que ceux de l'exercice 2021-2022 et de 4 millions de dollars, ou 11,7 %, plus élevés que les coûts prévus dans le budget. Les coûts des biens de consommation étaient plus élevés cet exercice que l'exercice précédent en raison de l'augmentation du trafic et des pressions inflationnistes. Les économies réalisées par rapport au budget s'expliquent principalement par le budget inutilisé des services professionnels.

### Réparation et entretien

Les coûts de réparation et d'entretien ont augmenté de 0,9 million de dollars par rapport à l'exercice précédent et de 1,7 million de dollars par rapport aux coûts prévus dans le budget. L'augmentation de l'entretien par rapport au budget était principalement due à un projet d'infrastructure côtière et à l'inflation.

### Assurance, location et services publics

Les coûts liés à l'assurance, le loyer et les services publics étaient inférieurs de 0,8 million de dollars ou de 10,5 % par rapport à ceux de l'an dernier et inférieurs de 0,1 million de dollars par rapport aux coûts prévus dans le budget. L'augmentation par rapport à l'exercice précédent était principalement due à l'augmentation des primes d'assurance.

### Frais de déplacements

Les frais de déplacement ont été de 0,8 million de dollars supérieurs à ceux de l'exercice précédent, alors qu'ils étaient égaux aux prévisions budgétaires et inférieurs aux niveaux pré-pandémiques. La société a repris une partie des formations en personne, le cas échéant, suite à la levée des restrictions liées à la COVID-19.

### Frais administratifs

Les coûts administratifs ont augmenté de 0,4 million de dollars par rapport à l'an dernier, tandis qu'ils ont diminué de 0,6 million de dollars par rapport aux coûts prévus dans le budget. Les coûts de marketing et de recrutement étaient supérieurs à l'exercice précédent.

### Carburant

Les dépenses de carburant étaient supérieures de 24,6 millions de dollars à celles de l'exercice précédent et supérieures de 22,5 millions de dollars aux coûts prévus dans le budget. Les prix du pétrole ont été extrêmement volatils au cours des dernières années. Le coût par litre de carburant utilisé par la société était de 65 % plus élevé que l'exercice précédent. La société a effectué 108 déplacements supplémentaires pour répondre à l'augmentation des volumes de trafic.

### Pertes

#### Perte de change

La société a comptabilisé l'exercice dernier une perte de 0,3 millions de dollars, comparativement à un gain de 0,3 millions de dollars au cours du présent exercice. Ces gains ou pertes sur les devises étrangères se produisent dans le cours normal des activités découlant de l'obligation de payer certains fournisseurs en devises étrangères.

### Perte sur la cession et la décomptabilisation d'immobilisations corporelles

Cet exercice, la société a reconnu une perte de 1,8 million de dollars sur l'aliénation et la radiation d'actifs de longue durée, comparativement à une perte de 0,5 million de dollars l'exercice passé.

### Droits d'affrètement

Les droits de douane ont augmenté de 0,3 million de dollars ou de 2 % cette année par rapport à l'année précédente, principalement en raison de la hausse des taux quotidiens moyens qui ont été partiellement compensés par des taux de change plus faibles. Les frais d'affrètement étaient inférieurs de 2,1 millions de dollars au budget, car le taux de change quotidien au taux de renouvellement et de change était inférieur au budget.

### Coûts du renouvellement de la flotte

La société a dépensé 0,9 million de dollars, excluant les salaires et avantages sociaux, comparativement à 1 million de dollars l'exercice précédent dans le cadre d'un projet pluriannuel d'acquisition de nouveaux navires.

### Avantages sociaux futurs des employés

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. Ces estimations sont fondées sur diverses hypothèses telles que les taux d'actualisation, les taux de mortalité, les taux de rendement prévus des actifs du régime et d'autres dispositions énoncées dans les normes comptables pour les prestations de retraite et les avantages postérieurs à l'emploi. Au cours du présent exercice, la société a comptabilisé une dépense de 44,4 millions de dollars, dont 40,2

millions de dollars sont liés au régime de pension. Une augmentation de 46,9 millions de dollars de la provision pour moins-value était nécessaire selon la norme comptable de retraite afin de réduire l'excédent de la valeur ajustée de l'actif par rapport à l'avantage futur attendu.

### Charge de désactualisation

La société a comptabilisé une dépense de 0,7 million de dollars cette année et l'année dernière concernant ses obligations liées à la mise hors service d'une immobilisation. Il s'agit d'une nouvelle norme comptable mise en place cette année. La charge de désactualisation représente l'augmentation de l'obligation due au passage du temps.

### Amortissement

L'amortissement a augmenté de 1,2 million de dollars cette année par rapport à l'année dernière et de 1,5 million de dollars par rapport au budget.

### Financement gouvernemental

Les revenus de financement gouvernemental constatés étaient de 2,7 millions de dollars supérieurs à ceux de l'exercice précédent. Le financement des projets d'immobilisations était de 3 millions de dollars supérieur au financement de l'exercice précédent. Le financement global du gouvernement était inférieur de 22 millions de dollars aux prévisions budgétaires, en raison du calendrier des dépenses prévues pour plusieurs projets d'immobilisations et des paiements relatifs aux accords de travail.

### Immobilisations corporelles

En 2022-2023, la société a dépensé 40,9 millions de dollars en renouvellement d'actifs comparativement à 37,9 millions de dollars l'exercice précédent. De ce montant, 21,7 millions de dollars ont été

consacrés à des projets liés au parc automobile, comparativement à 24,7 millions de dollars l'exercice précédent. Un montant supplémentaire de 19,2 millions de dollars a été consacré au remplacement et à la modernisation des installations et de l'équipement côtiers, à la mise à niveau des besoins en technologie de l'information et à l'investissement dans des projets d'innovation, comparativement à 13,2 millions de dollars pour l'exercice 2021-2022.

## Faits saillants :

**1 750** Nombre de traversées

**360 388** Passagers

**142 645** Véhicules à passagers

**92 687** Véhicules commerciaux

**86 %** Ponctualité

## Véhicules à passagers

|                                       | 2022-23 | 2021-22 | 2020-21 | 2019-20 | 2018-19 |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Passagers                             | 360 388 | 231 298 | 139 988 | 311 499 | 307 758 |
| Véhicules passagers                   | 142 645 | 91 336  | 50 449  | 120 426 | 115 972 |
| Véhicules commerciaux                 | 92 687  | 90 222  | 89 723  | 82 194  | 87 739  |
| EA*                                   | 538 289 | 468 157 | 420 009 | 470 095 | 486 407 |
| Nombre de traversées dans un sens     | 1 750   | 1 642   | 1 498   | 1 632   | 1 634   |
| Employés (période de pointe d'emploi) | 1 283   | 1 140   | 1 110   | 1 276   | 1 319   |
| Employés (équivalents temps plein)**  | 1 082   | 1 009   | 880     | 1 063   | 1 089   |

\*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 (2023, 2022, 2021, 2020 & 2019 (en milliers de dollars))

|   | 2022-23     | 2021-22    | 2020-21    | 2019-20    | 2018-19    |
|---|-------------|------------|------------|------------|------------|
| Produits des activités de transport         | 109 597 \$  | 88 020 \$  | 75 976 \$  | 93 746 \$  | 96 568 \$  |
| Produits du supplément pour le carburant    | 9 905       | 8 162      | 7 080      | 11 650     | 11 976     |
| Autres revenus                              | 421         | 79         | 182        | 229        | 254        |
| Gains                                       | 12 396      | 8 488      | 4          | -          | 3 020      |
|   | 132 319     | 104 749    | 83 242     | 105 625    | 111 818    |
| Dépenses d'exploitation                     | 160 303     | 141 673    | 127 367    | 139 287    | 137 282    |
| Carburant                                   | 51 998      | 27 448     | 14 559     | 28 341     | 31 498     |
| Pertes                                      | 1 834       | 534        | 11 093     | 306        | 1 260      |
| Droits d'affrètement                        | 15 744      | 15 446     | 16 768     | 14 468     | 13 652     |
| Coûts de renouvellement de la flotte        | 879         | 982        | 1 428      | 1 727      |            |
| Avantages sociaux futurs                    | 44 373      | 194        | 688        | 516        | 4 809      |
| Amortissement et charge de désactualisation | 57 579      | 57 794     | 60 496     | 52 025     | 50 033     |
|   | 332 710     | 244 071    | 232 399    | 236 670    | 238 534    |
| Déficit avant financement public            | 200 391     | 139 322    | 149 157    | 131 045    | 126 716    |
| Financement public                          |             |            |            |            |            |
| Exploitation                                | 90 948      | 93 598     | 109 494    | 83 239     | 75 977     |
| Immobilisations                             | 40 880      | 37 905     | 31 627     | 50 076     | 49 691     |
| Excédent d'exploitation (déficit)           | (68 563) \$ | (7 819) \$ | (8 036) \$ | 2 270 \$   | (1 048) \$ |
| ACTIFS :                                    |             |            |            |            |            |
| Total des actifs                            | 560 735 \$  | 623 559 \$ | 607 185 \$ | 606 974 \$ | 614 540 \$ |



# Message du président du Conseil d'administration

En 2022-2023, nous avons assisté à un rebond du trafic passager, qui a augmenté de 56 % par rapport à l'année précédente, étant donné que les gens ont recommencé à voyager pour rendre visite à leurs proches et à prendre part à des voyages d'agrément. Le trafic commercial, qui était resté stable tout au long de la pandémie, a connu une augmentation d'environ 2 %.

En septembre, certaines parties de la région de l'Atlantique ont été dévastées par l'ouragan Fiona. Deux de nos ports se trouvaient directement sur la trajectoire de l'ouragan. Bien que notre infrastructure ait subi des dommages minimes et que notre service de traversier ait repris après le passage de la tempête, les communautés et les personnes qui composent notre organisation ont subi des pertes importantes. Les Canadiens de la région de l'Atlantique sont des personnes résilientes qui se serrent les coudes dans les moments difficiles. Une fois de plus, ce dévouement et cet engagement ont été évidents. Dans les mois qui ont suivi ce terrible événement, certains membres de notre équipe poursuivent leurs efforts de reconstruction, tandis que d'autres continuent d'apporter leur soutien aux personnes dans le besoin. En tant que fidèle partenaire de la communauté, je suis fière de l'énergie déployée par les membres de notre équipe pour venir en aide aux personnes et aux municipalités dans le besoin.

Face à la réalité des changements climatiques, qui entraînent des tempêtes plus fortes et plus fréquentes, nous devons nous préparer en nous dotant de navires et d'infrastructures conçus pour résister à l'environnement rigoureux dans lequel nous opérons. Nous sommes déterminés à prendre des mesures pour lutter contre les changements climatiques et réduire notre empreinte carbone, ainsi qu'à travailler sur notre plan pour parvenir à des émissions nettes nulles d'ici 2050.

Nous sommes ravis des progrès réalisés cette année dans la construction de notre nouveau navire affrété, du nouveau bâtiment administratif à Port aux Basques et de nos efforts de planification pour améliorer la navigation dans les eaux portuaires de Port aux Basques. La philosophie de ces projets repose sur notre engagement à offrir un milieu de travail et une option de voyage accessibles à tous les Canadiens. J'ai le plaisir de vous annoncer que le nouveau navire affrété comportera des caractéristiques d'accessibilité modernes conformes au plus récent Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées. Lorsque le navire entrera en service, il sera l'un des navires de passagers les plus accessibles du monde.

**“Une main-d'œuvre représentative des régions dans lesquelles nous opérons et qui fournit aux employés les outils nécessaires à leur réussite reste au cœur de nos priorités. Cette année encore, nous avons pris des mesures pour offrir à nos employés l'occasion d'en apprendre davantage sur la vérité et la réconciliation, ainsi que sur l'importance du progrès et d'assurer l'équité et l'égalité pour tous.”**

Je me réjouis des perspectives pour l'année à venir. Le conseil d'administration s'est engagé à mettre en œuvre notre plan stratégique, qui vise à offrir à nos clients et à nos intervenants un service de traversier fiable, sûr et abordable. Le gouvernement du Canada continue d'être un partenaire important, et je tiens à le remercier de sa contribution, de son appui et de ses conseils.

Sincèrement,

Gary O'Brien

Président, Conseil d'administration





# Message du président et chef de la direction

Les douze derniers mois ont été marqués par des sentiments mitigés. D'une part, l'année a été excellente, avec une augmentation de 15 % du trafic total par rapport à l'année précédente. Par l'entremise de sondages, nos clients nous ont dit que nous avons répondu ou dépassé leurs attentes dans près de 90 % des cas. Merci à tous nos employés qui ont rendu ces résultats possibles en fournissant un service exemplaire à nos clients, et en assurant un service de traversier fiable, qui fait partie intégrante de la chaîne d'approvisionnement de la région de l'Atlantique.

De plus, nous avons réalisé d'excellents progrès dans nos principaux projets d'infrastructure, mis en place des installations adaptées aux animaux de compagnie, continué le renouvellement des processus opérationnels, mené à bien une importante campagne de recrutement en prévision de 2023, tout en continuant à mettre l'accent sur la formation des employés pour les priorités stratégiques liées à un milieu de travail sain et sécuritaire sur le plan psychologique.

**“Une équipe en santé fait partie intégrante de notre succès. Nous sommes déterminés à atteindre notre objectif d'une main-d'œuvre en bonne santé physique et mentale, grâce à : des initiatives de santé mentale qui encouragent la bonne santé et la sécurité psychologique, la mise en œuvre des mesures énoncées dans le projet de loi C-65 qui visent à éliminer le harcèlement, l'intimidation et la violence en milieu de travail, ainsi qu'à la mise en place de programmes d'activité physique et de congés de maladie pour tous les employés.”**

D'autre part, nous avons également dû faire face à des défis. Le plus important a été les ravages de l'ouragan Fiona dans nos communautés. Nombre de nos collègues, de nos familles et de nos amis ont été touchés par cette tempête. Pour de nombreuses personnes vivant dans les zones touchées, une partie des dommages causés par l'ouragan restera à jamais un rappel de la puissance de la nature.

Le coût élevé du carburant, combiné à la volatilité du marché, aux répercussions de l'inflation et à la pénurie de certains professionnels de la mer, continuent de faire l'objet d'une attention particulière, car ils constituent des obstacles à l'atteinte des objectifs de notre plan stratégique, notamment en ce qui concerne le recouvrement des coûts.

Grâce à de nouvelles technologies et approches, nous édifions notre service en fonction de l'avenir, afin de nous permettre de remplir notre mandat et de répondre aux besoins de nos clients. En travaillant avec nos partenaires et nos intervenants, dans le respect de nos valeurs, nous continuerons à prendre des décisions qui bénéficieront aux Canadiens qui comptent sur notre service de traversier.

Sincèrement,

Murray Hupman

Président-directeur général



# Nos principes directeurs

## 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 et nous faisons ce que nous disons.



### Excellence

Nous sommes fiers de fournir les meilleurs services possibles

## 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 »



## 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 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.



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.



## 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 (SECA).



# Mettre en évidence notre flotte de navires



## N.M. Blue Puttees

Portant fièrement 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, d'équipements 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 1 000e 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.



## Commémoration du SS Caribou

Le 14 octobre 1942, le SS Caribou naviguait de North Sydney à Port aux Basques lorsqu'il a été torpillé par un sous-marin U-Boot allemand. Des 237 personnes à bord du navire, 136 n'ont pu être sauvées. Cette année a marqué le 80e anniversaire de ce tragique événement.

Nous commémorons le SS Caribou et les nombreuses âmes perdues, un événement qui continue d'influencer nos employés et les communautés que nous servons aujourd'hui. N'oublions jamais.



### Le saviez-vous?

- Le SS Caribou a servi de traversier à passagers entre Port aux Basques et North Sydney entre 1925 et sa perte tragique en 1942.
- Le navire a été construit en 1925 à Rotterdam, aux Pays-Bas, pour le Chemin de fer Terre-Neuvien.
- Le SS Caribou avait une capacité de 3 000 chevaux (2 200 kW) et était capable d'atteindre une vitesse de 14,5 nœuds (26,9 km/h) lorsqu'il était complètement chargé.



## Un service fiable

En tant qu'élément essentiel de l'infrastructure canadienne, nos clients ont besoin d'un service de traversier sûr, fiable et abordable qui dynamise l'économie régionale. Pour ce faire, l'équipe de Marine Atlantique se concentre sur l'entretien et la mise à niveau de l'infrastructure, la modernisation des processus et la recherche de moyens novateurs pour offrir un service progressif et efficace.

### Renouvellement de la flotte

Au cours de l'année, Marine Atlantique a continué à développer sa stratégie de flotte à long terme, alors que le NM Leif Ericson approche de la fin de sa durée de vie utile. Des progrès considérables ont été réalisés dans la construction du nouveau navire affrété de Marine Atlantique. À la fin de l'année, notre partenaire, Stena North Sea Limited, restait dans les temps pour livrer le nouveau navire Ro-Pax au début de l'exercice 2024-2025. Marine Atlantique affrètera le navire pour une durée de 5 ans. À l'issue de cette période, l'organisation aura la possibilité d'acheter le navire.



Mise en place des réservoirs de gaz naturel liquide sur le nouveau navire



Mise en place des réservoirs de gaz naturel liquide sur le nouveau navire

La première découpe de l'acier du navire a eu lieu en mai, et la pose de la quille a pris fin en novembre 2022. À la fin de l'exercice, l'extérieur du navire était terminé et mis à flot. Les travaux d'installation mécanique, électrique et d'aménagement intérieur se dérouleront dans les mois à venir. Les essais en mer devraient avoir lieu en décembre 2023.



Modules d'hébergement soulevés sur le nouveau navire

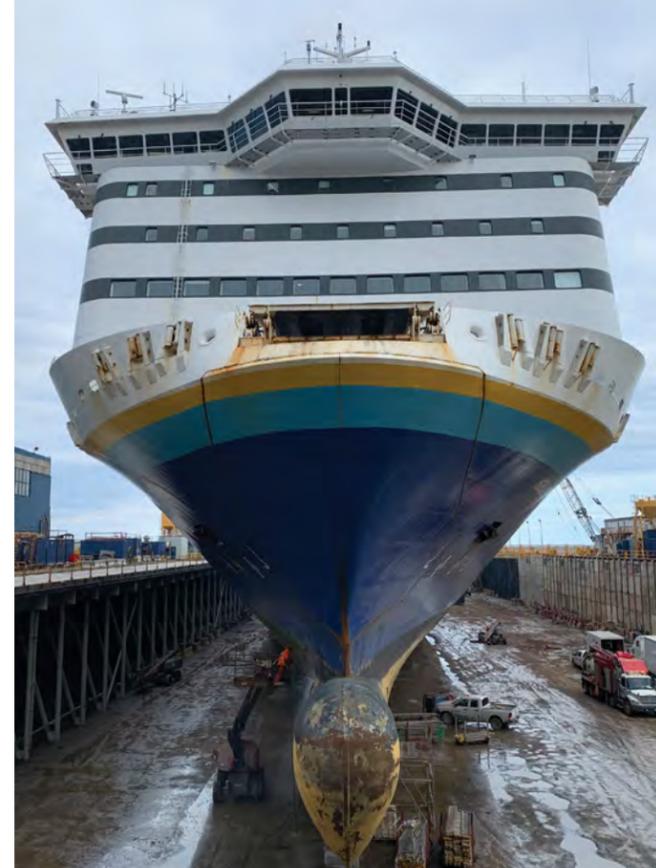


Modules d'hébergement soulevés sur le nouveau navire

Le navire est conçu pour assurer le transport de marchandises et de passagers, et sera affecté aux services de Port aux Basques et d'Argentia.

### Faits saillants du nouveau navire de Marine Atlantique

- Environ 200 mètres de long
- Cote glace
- Puissance et une capacité de propulsion accrues
- Dernières normes d'accessibilité
- Navires écologiques et technologie à deux carburants
- Capacité de transport maximal de 1 000 passagers
- 146 cabines des passagers
- Cabines adaptées aux animaux de compagnie
- 40 compartiments de transport de passagers
- Options de services alimentaires
- Zones de places assises
- Aire de jeux pour enfants
- Chenil



### Entretien de la flotte

L'entretien préventif est essentiel à la fiabilité à long terme de notre flotte de navires. La conduite d'opérations dans les conditions rigoureuses du nord de l'océan Atlantique est un véritable défi, et un plan d'entretien robuste est essentiel pour atteindre l'objectif de 97 % de disponibilité des navires. À la fin du dernier exercice, l'organisation faisait état d'un taux de disponibilité de 98,9 % pour l'année. La résolution proactive des problèmes potentiels est un élément important de notre philosophie d'entretien. Grâce à une planification continue, associée à des périodes de travail planifiées et à des activités en cale sèche, nos équipes s'efforcent de maximiser la fiabilité de nos navires.



### Immeuble d'administration de Port-aux-Basques

En novembre, Marine Atlantique a attribué le contrat de construction du nouvel immeuble d'administration de Port aux Basques. Cela marque une étape importante pour le projet et l'investissement dans notre infrastructure du bureau régional. Les travaux de construction étant bien avancés, ce nouvel immeuble jouera un rôle important dans notre vision d'une installation sécuritaire, saine, moderne, accessible, inclusive et respectueuse de l'environnement.

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 exigeront moins d'entretien. Nous nous efforçons également de respecter les exigences de certification LEED et de fournir des technologies environnementales à jour, y compris des bornes de recharge pour véhicules électriques. L'immeuble devrait ouvrir ses portes durant l'été 2024.



## Amélioration de la navigation dans le port de Port aux Basques

Comme l'ont démontré l'ouragan Fiona et d'autres événements éoliens, nous devons nous adapter aux changements climatiques. Port aux Basques abrite une île au milieu qui influence les décisions de navigation de notre capitaine et le processus d'amarrage et de désarrimage. Marine Atlantique est propriétaire de l'île et travaille à son enlèvement futur afin d'améliorer la sécurité de ses opérations. L'analyse de rentabilisation du projet a été achevée au début de l'année. Marine Atlantique a présenté une demande de financement pour mener à bien le projet par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux et attendait une réponse à la fin de l'exercice.

## Innovation – Idées et approches pour nous rendre plus forts

Dans le cadre de notre stratégie d'innovation, nous mettons l'accent sur la compréhension des nouvelles tendances, l'établissement d'une culture d'innovation, la modernisation de notre milieu de travail et du parcours global du client, et la reconnaissance de l'importance et de la valeur de l'information et des analyses. Ces approches améliorent notre façon de faire des affaires et modernisent nos approches afin d'améliorer l'expérience client.

## Mises à niveau du système

Le Projet de renouvellement des processus commerciaux est un projet pluriannuel conçu pour améliorer les processus commerciaux, ainsi que les procédures et les technologies qui s'y rapportent. À présent, les résultats comprennent l'amélioration de l'efficacité de l'accès à l'information, l'élaboration et la mise en œuvre d'un système de gestion de l'apprentissage, ainsi que la mise à jour de nos systèmes financiers, dans le but de rationaliser les transactions et les fonctions de création de rapports.

Deux projets clés ont continué à progresser au cours de l'année. Le premier est un nouveau système de recrutement et d'intégration pour les nouveaux employés qui fournit une solution infonuagique intégrée, laquelle simplifie le processus dans le but d'accélérer et d'optimiser le processus d'embauche. Le second est un nouveau système de signalement mobile des incidents de sécurité, destiné à accroître l'efficacité du signalement et de la consignation des incidents de sécurité et de sûreté. La sécurité de nos systèmes et de nos renseignements continue d'être une priorité. Au cours de l'année, nous avons modernisé notre principal système de gestion des documents dans le but de protéger nos renseignements contre les menaces externes et de les rendre accessibles à l'interne.

C'est grâce à ces mises à niveau continues que nous améliorons l'accès à l'information et que nous renforçons la sécurité des données, ce qui se traduit par un flux de renseignements plus sûr, plus stable et plus efficace.



## Cybersécurité – Protéger nos renseignements et nos biens

Nous vivons dans un monde numérique où l'accès facile et efficace à l'information est essentiel à notre vie personnelle et professionnelle. Dans le contexte actuel, nous devons nous protéger contre les cyberattaques qui comprennent l'hameçonnage, les maliciels, les rançongiciels et plus encore. Nous sommes conscients que ces menaces évoluent en permanence et c'est pourquoi nous mettons régulièrement à jour nos pare-feu, dans le but de lutter contre les tentatives d'accès non autorisé à nos systèmes. Nous effectuons également des vérifications de l'accessibilité numérique, ainsi que des sondages de sensibilisation et des formations à la cybersécurité pour nos employés, pour leur fournir les outils dont ils ont besoin pour identifier les cybermenaces. Notre objectif est d'assurer la protection de nos systèmes et de nos renseignements en continuant à sensibiliser nos employés et en mettant en place plusieurs couches de défense.

## Connectivité des navires

Un élément essentiel de la Stratégie d'innovation de Marine Atlantique consiste à assurer une connexion réseau fiable et de qualité aux navires, tant à quai qu'en mer. La connectivité du réseau est essentielle pour offrir des solutions d'affaires aux navires, mais elle est tout aussi essentielle pour garantir la santé et la sécurité psychologiques des employés. Au cours de l'année, un projet de réseau de communication entre les navires et la côte a été lancé dans le but d'augmenter la bande passante sans fil des navires à quai, jusqu'à un niveau comparable à celui des bureaux situés sur la côte. Ce projet a été amélioré au cours de l'année, en vue d'obtenir les fonds qui permettront, au cours du prochain exercice, de déployer une solution sans-fil moderne permettant de plus que tripler la vitesse du réseau actuellement en place au terminal. L'organisation a également mis à l'essai de nouvelles options de service par satellite afin d'améliorer le service à large bande en mer.

## Gestion des factures des fournisseurs

Un projet de gestion des factures des fournisseurs a été lancé au cours de l'année afin d'accélérer le traitement des factures et de réduire considérablement le besoin de saisie manuelle des données et de permettre l'envoi des factures par courriel dans l'ensemble de l'organisation. Une fois terminé, le système éliminera les recherches manuelles inutiles et confirmera l'exactitude des commandes par rapport aux demandes, ce qui améliorera la qualité globale du processus.

## Les six piliers de notre Carte de stratégie d'innovation



L'horizon de l'innovation



Bâtir une culture de l'innovation



Moderniser le voyage du client



Dévoiler la valeur de l'information



Permettre un milieu de travail moderne



Gérance de l'environnement



# Le service à la clientèle

L'équipe de Marine Atlantique s'engage à fournir à ses clients un service de traversier sûr, fiable, accessible et abordable. Chaque jour, le respect de cet engagement exige un dévouement qui se traduit par une expérience de grande qualité pour

les clients, dès la première communication et jusqu'à la fin du voyage, ainsi que par la réponse aux demandes spécifiques des clients. Notre équipe s'engage à offrir un service efficace et à rendre le voyage agréable à toutes les étapes.



96%

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 à leurs amis



90%

des clients nous ont dit que leurs attentes ont été satisfaites ou dépassées



80%

des clients sont très satisfaits de l'expérience à bord



84%

des clients ont une opinion favorable quant à la fiabilité du service de Marine Atlantique

## Service dans les deux langues officielles

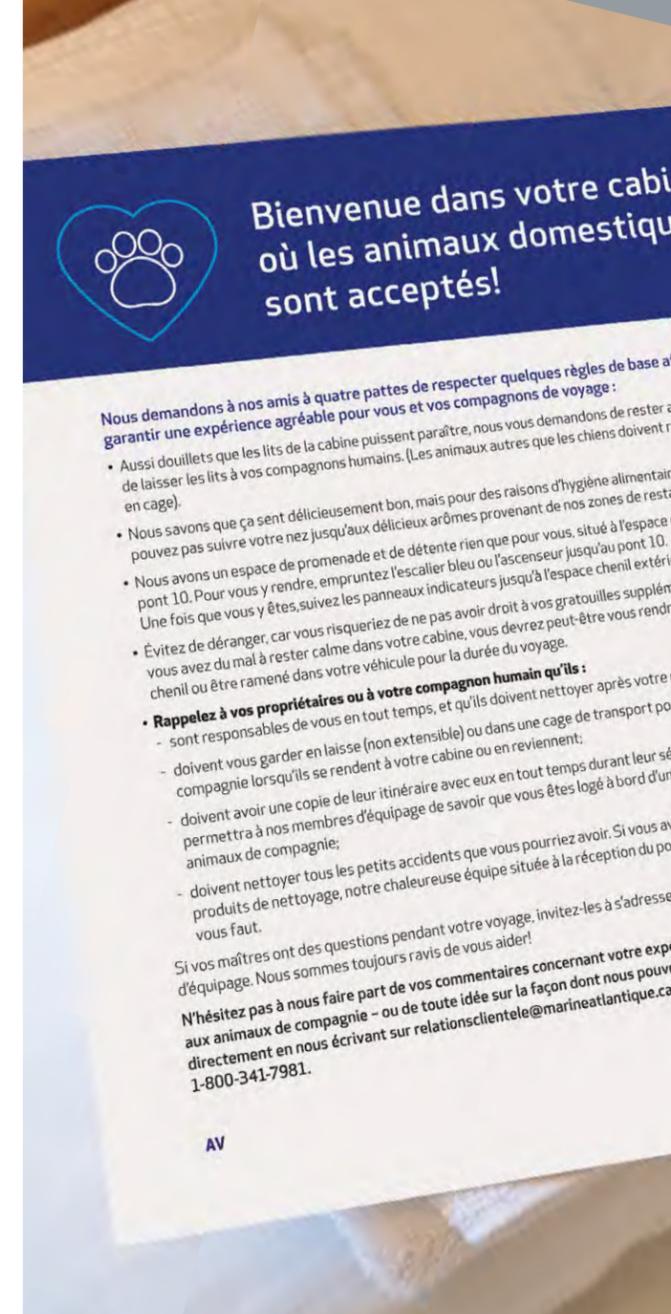
À titre de Société d'État fédérale, Marine Atlantique est engagée à offrir aux clients l'option de recevoir des services dans l'une ou l'autre des deux langues officielles du Canada. Dans le cadre de cet engagement, Marine Atlantique fait partie du comité consultatif qui relève du Centre d'excellence 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 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.



## Saviez-vous que?

Marine Atlantique offre une formation en français à ses employés, afin de leur permettre de maintenir et de parfaire leurs compétences. Plusieurs employés ont bénéficié de cette formation et ont acquis les compétences nécessaires pour occuper des postes bilingues.



## Cabines adaptées aux animaux de compagnie

En 2022-2023, l'organisation a mis en place des cabines adaptées aux animaux de compagnie après une période de mise à l'essai réussie. Chaque traversée offre huit cabines adaptées aux animaux de compagnie afin d'améliorer leur expérience de voyage. Depuis leur aménagement, les clients se sont dits ravis de voir leurs animaux de compagnie les accompagner dans leur cabine pendant le voyage.



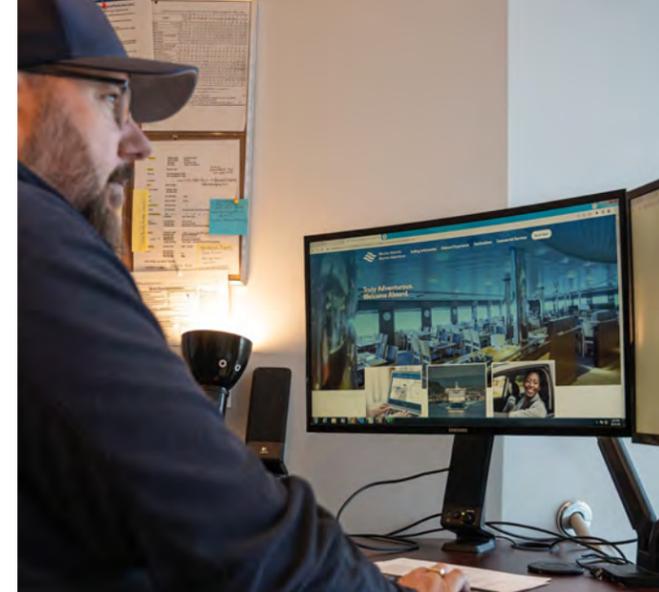
## Campagnes de rabais

Les campagnes de rabais font partie intégrante de notre programme de marketing. En 2022-2023, les campagnes étaient axées sur la vente du nombre de places disponibles pour les passagers pendant les périodes creuses du printemps et de l'automne. La campagne du printemps offrait aux clients une réduction de 25 % sur les tarifs de transport de passagers et de véhicules à passagers sur les itinéraires de Port aux Basques et d'Argentia. Marine Atlantic s'est associée à la province de Terre-Neuve-et-Labrador et à l'association des pourvoyeurs de Terre Neuve et Labrador pour la promotion de l'automne, qui offrait aux clients une réduction de 22 % dans le cadre de l'événement Rentrons chez nous, afin d'encourager l'augmentation du trafic pendant notre saison intermédiaire.

## Campagne Soyez positif

Marine Atlantic s'est engagée à offrir à ses employés un milieu de travail sain et sécuritaire. Au cours de l'année, pour rappeler aux gens l'importance de traiter les autres avec respect, une campagne « Soyez positifs » a été lancée, afin de promouvoir la patience et la gentillesse dans toutes les interactions entre les clients et les membres de notre équipe.

Marine Atlantic a remporté le prix d'argent dans la catégorie de marketing de croisière pour le meilleur site Web de Travel Weekly. Les prix Magellan de l'organisme récompensent ce qui se fait de mieux en matière de voyage et mettent en valeur les professionnels du tourisme qui en sont à l'origine.



## Mises à niveau du site Web

Marine Atlantic travaille continuellement à la modernisation de son site Web, afin de mieux répondre aux divers besoins de ses clients. Au cours de l'année, les mises à niveau étaient axées sur l'augmentation de la quantité de renseignements disponibles pour les personnes qui utilisent le portail commercial. Ces renseignements comprennent des renseignements en temps réel sur la navigation, l'état des terminaux, l'utilisation de l'espace sur les réservations en cours. Ces renseignements permettent aux clients commerciaux de mieux planifier leur voyage. Les prochaines mises à niveau incluront des analyses et des rapports supplémentaires, des aperçus des horaires et des avis, tous conçus pour optimiser l'expérience de voyage de nos précieux clients commerciaux. En ce qui concerne nos clients qui voyagent en tant que passagers, les mises à jour basées sur les rétroactions des clients comprennent des renseignements supplémentaires concernant les animaux de compagnie, des alertes sur le site, des abonnements aux bulletins d'information, des alertes pour les campagnes et de nouvelles communications avec les clients avant leur voyage.

De plus, à la fin de l'exercice, le développement d'une nouvelle fonction était en cours, afin de permettre aux passagers qui ont des besoins en matière d'accessibilité de soumettre des demandes d'adaptation, comme la nécessité d'avoir un fauteuil roulant à bord et un stationnement accessible, dans le cadre de leur réservation initiale.



## Service de publication numérique gratuit

Marine Atlantic continue d'offrir un service de publication numérique gratuit à ses 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 dans le cadre de leur aventure.

Marine Atlantic est fière de soutenir la Semaine nationale du camionnage qui débutera le premier dimanche de septembre. L'objectif de la célébration d'une semaine est de reconnaître les contributions importantes des 400 000 personnes qui maintiennent le transport de marchandises du pays.

## 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.

## Communications avec les clients

Que ce soit un avis de modifications apportées à l'horaire, une annonce ou une autre information importante concernant leur prochain voyage, notre système de communication avec les clients et notre site Web favorise une communication efficace et rapide. De plus, la Société communique des renseignements à l'intention de la clientèle et interagit avec celle-ci par l'intermédiaire de nos comptes sur les réseaux sociaux, dont Twitter, Facebook, Instagram, YouTube et LinkedIn, ainsi qu'à l'aide de l'affichage numérique qui se trouve à bord des navires et dans les terminaux.



@MAferries  
@MAnavires



@marineatlanticferries  
@MAnavires



@maferries  
@manavires



Marine Atlantic  
Marine Atlantique



Marine Atlantic  
Marine Atlantique

## Un engagement envers l'accessibilité et l'inclusion

Marine Atlantique s'est engagée à offrir une expérience de transport positive et accessible aux personnes en situation de handicap. En collaboration avec notre Comité consultatif sur l'accessibilité et l'inclusion, Marine Atlantique sollicite les commentaires de la collectivité dans le cadre de son processus d'amélioration continue. Nos employés de première ligne suivent également une formation sur la façon d'aider les clients en situation de handicap et de leur fournir des services adaptés.

Notre démarche visant à cerner et à éliminer les obstacles à l'accessibilité a été renforcée par l'introduction de notre Plan d'accessibilité au cours de l'année. Le plan décrit les activités et les processus liés à l'accessibilité actuels, ainsi que les objectifs pour les trois prochaines années. Cela comprend les efforts visant à éliminer les obstacles à l'accessibilité et les mesures que nous prenons pour y parvenir.



La Loi sur l'accessibilité au Canada définit un obstacle comme suit : « Tout élément – notamment celui qui est de nature physique ou architecturale, qui est relatif à l'information, aux communications, aux comportements ou à la technologie ou qui est le résultat d'une politique ou d'une pratique – qui nuit à la participation pleine et égale dans la société des personnes ayant des déficiences notamment physiques, intellectuelles, cognitives, mentales ou sensorielles, des troubles d'apprentissage ou de la communication ou des limitations fonctionnelles. »



## Protection des personnes, de l'environnement et des biens

La sûreté, la sécurité et la protection des personnes, de l'environnement et des biens sont nos priorités absolues. Nos politiques, procédures et plans d'intervention forment la structure intégrale qui permet de prévenir les incidents, de se préparer à réagir en cas de besoin et de s'adapter dans une optique d'amélioration continue. Grâce à l'engagement de nos équipes, nous travaillons ensemble pour fournir un service de traversier sûr et sécuritaire à nos employés, à nos clients et aux entrepreneurs qui visitent nos propriétés.



L'ouragan Fiona a démontré l'importance d'être préparé. Le système de tempête a entraîné des pertes de vie, des dommages matériels importants et des répercussions sur l'environnement qui ne pourront jamais être annulés. Les habitants de la côte sud-ouest de Terre-Neuve, de l'île du Cap-Breton et d'autres régions de l'est du Canada sont encore aux prises avec les conséquences d'un événement lié aux changements climatiques. Bien que Marine Atlantique ait survécu à la tempête, nos plans de préparation et d'intervention d'urgence ont été un élément clé de nos efforts. À mesure que nos régions continueront de se remettre de l'angoisse physique et mentale qu'elles ont subie, nous tirerons les leçons de cette situation difficile et nous déploierons d'autres efforts pour nous préparer le mieux possible.



## Sommets sur la sécurité

La sécurité est l'affaire de tous, et nous ne pouvons pas cesser de nous améliorer sur ce plan. Au cours de l'année, dans le cadre de ses pratiques de formation et d'échange d'information, Marine Atlantique a tenu des sommets sur la sécurité. Les sommets ont permis aux employés de se réunir pour discuter des réussites, des mises à jour sur les projets, des préoccupations et des observations, et d'apprendre des autres, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'organisation, dans le but d'améliorer notre rendement et notre culture en matière de sécurité.



## Santé et sécurité au travail – Travailler ensemble

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
- 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

## Programmes de gestion des visiteurs et des entrepreneurs

Dans le cadre de ses efforts visant à protéger toutes les personnes qui visitent ses sites, Marine Atlantique a mis sur pied un nouveau Programme de gestion des entrepreneurs et un nouveau Programme de gestion des visiteurs au cours de l'année. Ces programmes renseignent les entrepreneurs, les sous-traitants et les visiteurs sur les normes de santé et de sécurité à respecter lorsqu'ils visitent la propriété de Marine Atlantique ou y effectuent des travaux. Ce programme comprend un aperçu des procédures de sécurité de la Société, de l'équipement de sécurité requis et des règles de conduite à respecter sur le site. En énonçant des lignes directrices claires dès le début de ces relations de travail et de visite, nous nous engageons à assurer la sécurité de tous.

Marine Atlantique soutient et célèbre la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail (SNASST), du 1er au 7 mai. La SNASST est une initiative internationale visant à souligner l'importance de la santé et de la sécurité dans tous les aspects de notre vie. L'objectif de la Semaine de la sécurité et de la santé est de sensibiliser les employeurs, les employés et le public à l'importance de prévenir les blessures et les maladies au travail, à la maison et dans la collectivité.

## L'exercice Safe Return

En collaboration avec la Garde côtière canadienne et ses partenaires régionaux, Marine Atlantique a participé à l'exercice Safe Return qui s'est tenu à l'Île-du-Prince-Édouard. L'événement de trois jours, conçu pour simuler une intervention d'urgence, a permis de clarifier les rôles, les responsabilités et les capacités des divers organismes régionaux du Canada atlantique en préparation d'un exercice à grande échelle prévu en 2024. Grâce à la familiarisation, à la collaboration des partenaires en matière d'intervention d'urgence et au partage des connaissances, les participants ont mieux compris les besoins, les processus et les procédures de chacun.

## Protéger notre environnement naturel

Nous vivons dans un environnement en évolution où les changements climatiques entraînent des répercussions importantes. Nous assistons à un changement des schémas météorologiques qui se traduit par des événements météorologiques plus intenses et plus fréquents, lesquels entraînent des répercussions sur les personnes, les communautés et les infrastructures. Marine Atlantique s'est engagée à faire sa part pour protéger les régions dans lesquelles elle exerce ses activités. Cet engagement comprend l'atteinte de la carboneutralité d'ici 2050. À la fin de l'exercice, l'organisation avait réalisé d'importants progrès dans la mise en œuvre de sa stratégie d'écologisation conçue pour orienter sa réussite. Le plan prévoit une combinaison d'initiatives immédiates et à plus long terme qui nous permettront d'atteindre notre objectif de carboneutralité d'ici 2050.



## Stratégie relative aux véhicules électriques

Dans le cadre de ses initiatives de gérance environnementale, la Société a élaboré une stratégie relative aux véhicules électriques pour ses clients et ses opérations. Au cours de l'année, les premiers véhicules électriques ont été introduits dans la flotte de Marine Atlantique et des véhicules supplémentaires ont été commandés. Cette stratégie comprend l'installation de bornes de recharge dans nos terminaux et nos bâtiments administratifs, ce qui permet aux employés et aux clients de recharger leur véhicule lorsqu'ils ne l'utilisent pas.

## Système de traitement des eaux de ballast

Afin d'empêcher le transfert d'organismes d'un écosystème à un autre, l'Organisation maritime internationale (OMI) a convenu d'équiper tous les navires du monde de systèmes de traitement des eaux de ballast. Marine Atlantique a amorcé le processus d'installation de ces systèmes sur tous ses navires. À la fin de l'exercice, l'installation sur les NM *Highlanders* et le NM *Leif Ericson* avait été complétée, et l'installation sur le NM *Atlantic Vision* était en cours. D'après le calendrier de mise en cale sèche, l'installation sur le NM *Blue Puttees* sera achevée au cours du prochain exercice. Cette mesure aidera à atténuer le transport accidentel d'organismes et d'espèces envahissantes qui pourraient nuire à notre écosystème naturel.

## 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.

## 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 nos traversées. En 2022, les équipages de navires ont enregistré 273 observations de diverses baleines. Les chercheurs utilisent ces renseignements pour mieux comprendre la distribution et la santé des diverses populations de mammifères dans nos eaux. Bien que nous n'ayons pas vu de baleines noires dans le cadre de ces efforts, nous nous engageons à protéger cette espèce en voie de disparition. Nous entreprenons également des initiatives visant à réduire le bruit sous-marin, qui est connu pour ses répercussions sur la vie marine.



## Cybersécurité – Protéger nos renseignements et nos biens

Marine Atlantique s'est engagée à faire preuve de diligence dans le respect et la mise à jour des normes réglementaires en matière de cybersécurité maritime. Tout au long de l'année, l'organisation a travaillé à l'application de la nouvelle résolution de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui exige que les organisations accordent une attention particulière à la cybersécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité (SGS).





# Perfectionnement et investissement dans nos employés

Notre équipe est la raison de notre succès. Marine Atlantique continue à démontrer que notre organisation est un excellent endroit où travailler et que nous servons des régions où il fait bon vivre. Notre objectif est d'offrir aux employés, grâce à divers programmes et initiatives, les possibilités, les ressources et le soutien nécessaires pour encourager leur épanouissement personnel et professionnel, promouvoir une bonne santé mentale et physique, ainsi qu'un ensemble d'avantages concurrentiels qui nous permettent d'attirer et de maintenir en poste une main-d'œuvre qualifiée.

## Arrêt de travail pour cause de maladie payé

Au cours de l'année, Marine Atlantique a mis en place un arrêt de travail pour cause de maladie payé pour ses employés, conformément aux modifications apportées à l'article III du Code canadien du travail. Cette nouvelle politique prévoit jusqu'à 10 jours pour les employés admissibles. Cela permet d'alléger le stress financier des employés qui souffrent d'une maladie de courte durée.

## Formation continue

Le perfectionnement des compétences des employés fait partie de notre engagement à assurer leur épanouissement personnel et professionnel. Les activités de formation et de perfectionnement sont conçues pour renforcer les compétences des employés et continuer à former nos leaders de demain. Chaque année, nous offrons à nos employés un large éventail de programmes de formation réglementaire afin de répondre aux besoins de notre main-d'œuvre. Grâce à nos programmes de formation en leadership, les dirigeants d'aujourd'hui et de demain acquièrent des compétences qui servent de base, tant pour la planification des effectifs que pour les interactions avec la main-d'œuvre.

Le Système de gestion de l'apprentissage de l'organisation offre une certaine souplesse aux employés lorsqu'ils suivent des programmes d'autoformation en ligne portant sur divers domaines prioritaires de l'organisation. Dans la mesure du possible, les employés sont encouragés à suivre la formation pendant les heures de travail normales.



De plus, notre Programme d'aide financière à l'éducation est conçu pour encourager les employés à continuer de suivre des formations externes propres à leur cheminement de carrière souhaité. Ce programme comprend un soutien financier.

Ces possibilités de formation nous aident à maintenir en poste des personnes très expérimentées et hautement qualifiées, ainsi qu'à planifier les futures possibilités de relève.

## Santé et sécurité psychologiques

Nous nous sommes engagés à créer une culture de l'excellence en plaçant le bien-être et la santé mentale au cœur de cette culture, afin d'offrir à tous les employés un espace de travail physiquement et psychologiquement sécuritaire grâce à un environnement respectueux et productif. Marine Atlantique a élaboré un programme complet de santé et de sécurité psychologiques (SSP) qui s'inspire des Normes nationales de SSP de la Commission de la santé mentale du Canada. Un Comité consultatif sur la santé et la sécurité psychologiques (CCSSP) en milieu de travail est en place et travaille en collaboration pour améliorer la santé, la sécurité et le bien-être psychologiques globaux des employés. Guidés par notre politique en matière de SSP, nous mettons en place un environnement de travail positif qui favorise le bien-être mental.

## Un milieu de travail sans harcèlement ni violence

Marine Atlantique s'est engagée à offrir aux employés un milieu de travail exempt de harcèlement et de violence. Guidée par nos valeurs, notre politique décrit notre engagement à protéger les employés contre le harcèlement et la violence en milieu de travail, conformément à l'article II du *Code canadien du travail* et au projet de loi C-65. L'éducation est un élément clé de nos efforts de prévention des incidents. Un processus a également été mis en place pour aider les employés à signaler un incident sans crainte de représailles. Notre objectif est d'offrir un milieu de travail sain et sécuritaire, où tous les employés peuvent s'épanouir et réussir.

## Un milieu de travail accessible et inclusif

Marine Atlantique s'efforce d'offrir un milieu de travail positif et accessible à tous ses employés. En collaboration avec son Comité consultatif sur l'accessibilité et l'inclusion, Marine Atlantique sollicite les commentaires de la communauté dans le cadre de son processus d'amélioration continue. Au cours de l'année, nous avons achevé notre Plan d'accessibilité, renforçant ainsi notre démarche d'identification et de suppression des obstacles à l'accessibilité. Le plan décrit les activités et les processus liés à l'accessibilité actuels, ainsi que les objectifs pour les trois prochaines années. Cela comprend les efforts visant à éliminer les obstacles à l'accessibilité et les mesures que nous prenons pour y parvenir.

## Promouvoir la diversité dans l'ensemble de la main-d'œuvre

La diversité est une valeur fondamentale au sein de notre organisation et, à ce titre, elle guide notre processus décisionnel. Nous reconnaissons que les décisions et les pratiques du passé n'ont pas toujours offert des chances égales et équitables à toutes les personnes dans tous les milieux de travail. C'est dans cette optique que nous avons lancé des processus visant à renforcer nos pratiques d'équité en matière d'emploi, à sensibiliser les employés à un milieu de travail inclusif, à identifier et à supprimer les préjugés et les obstacles systémiques au sein de notre organisation.

Une main-d'œuvre diversifiée renforce notre organisation en nous offrant des perspectives et des expériences différentes qui nous permettent de viser l'excellence. Nous nous efforçons de créer une main-d'œuvre plus diversifiée, notamment en mettant en place des mesures de soutien pour favoriser l'intégration. Tout au long de l'année, nous avons poursuivi nos initiatives de formation et de sensibilisation pour les cadres et les superviseurs – une série de formations en cinq parties avec des modules sur la vérité et la réconciliation, la lutte contre le racisme, l'égalité entre les sexes, l'accessibilité, les préjugés inconscients et la compétence culturelle, conçue pour accroître les compétences et démontrer les avantages de la diversité et de l'inclusion. Les nouveaux employés de l'organisation ont également reçu les renseignements relatifs à notre vision de l'équité, de la diversité et de l'inclusion.

## Nous sommes déterminés à améliorer la diversité en milieu de travail. Nos employés sont encouragés à

- Devenir culturellement compétent
- Traiter les gens avec respect
- Être un allié et diriger un changement positif
- Accueillir les idées différentes
- Comprendre les contributions personnelles
- Communiquer et éduquer



## 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 :

- les femmes
- les Autochtones
- les personnes handicapées
- 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.



## Accroître le nombre de femmes occupant des postes de direction et des rôles non traditionnels

L'équipe de Marine Atlantique inclut des femmes qui occupent des postes dans l'ensemble de l'organisation. Les talents de ces professionnelles sont essentiels à la réalisation de nos objectifs stratégiques. À l'heure actuelle, environ 29 % des postes de direction sont occupés par des femmes. Reconnaisant la nécessité de contribuer aux occasions de croissance, la Société dispose d'un programme d'encadrement et de mentorat qui offre aux femmes un moyen de trouver du soutien et de l'encouragement en milieu de travail et de bâtir leur réseau professionnel. Le programme jumelle une nouvelle employée à une mentore qui a une carrière établie au sein de l'organisation. La rétroaction a permis de souligner les avantages pour la planification de leur cheminement de carrière que leur ont procuré les nouvelles relations établies et les expériences de croissance professionnelle et d'apprentissage en côtoyant d'autres femmes. Marine Atlantique s'efforce également d'accroître le nombre de femmes dans les carrières non traditionnelles. Au cours de l'année, l'organisation a organisé des visites de navires, de terminaux et de zones d'entretien à l'intention des femmes inscrites à des programmes d'enseignement du commerce et de la technologie.

## Équité salariale

L'organisation poursuit ses efforts en vue de l'élaboration d'un plan d'équité salariale. Notre philosophie consiste à offrir un salaire égal pour un travail de valeur égale et à éliminer toute discrimination fondée sur le sexe qui aurait pu influencer ces pratiques par le passé. Un comité mixte a été créé et examine les rôles traditionnellement occupés par les femmes dans le but de déterminer s'il existe un écart salarial entre les sexes.

## Poursuivre notre voie vers la réconciliation

Nous poursuivons notre collaboration avec les communautés autochtones pour réfléchir aux injustices historiques et actuelles auxquelles sont confrontés les peuples autochtones. En nous appuyant sur nos initiatives et nos engagements antérieurs en faveur de la réconciliation, nous poursuivons nos efforts pour sensibiliser les employés au patrimoine, aux croyances et aux cultures des peuples autochtones et nous nous efforçons de mieux tenir compte de ces apprentissages au sein de Marine Atlantique. Au cours de l'année, un programme de sensibilisation à la culture autochtone en cinq parties a été élargi aux cadres et aux superviseurs.

Nous restons déterminés à mettre en œuvre les appels à l'action de la Commission de la vérité et de la réconciliation du Canada. De nombreuses réunions et événements organisés par l'organisation commencent par la reconnaissance du territoire. Nous sommes conscients qu'une reconnaissance en soi est un petit geste. Elle prend tout son sens lorsqu'elle est liée à des relations solides et à une action ciblée. Nous continuons d'établir des relations et d'encourager un plus grand nombre d'Autochtones à choisir une carrière à Marine Atlantique. Au cours de l'année,

une présentation vidéo soulignant les différents cheminements de carrière a été distribuée dans les écoles secondaires autochtones.

Notre équipe commémore la Journée nationale de vérité et de réconciliation et la Journée du chandail orange, le 30 septembre. Il faudra de nombreuses années pour guérir les séquelles laissées par le système des pensionnats indiens. Nous mettons à la disposition de nos employés des ressources qui leur permettent de mieux comprendre les répercussions subies par les peuples autochtones. Au cours de l'année, nous avons collaboré avec une entreprise autochtone locale pour obtenir des trousse de perlage qui seront distribuées aux employés au cours de l'année à venir. Le perlage est une forme d'art culturel qui revêt une grande importance pour les communautés autochtones. Tout au long de l'histoire, la pratique du perlage a été largement reconnue par les peuples autochtones comme un moyen d'enregistrer et de traduire les connaissances culturelles. Nous sommes impatients de distribuer ces trousse, de continuer à sensibiliser les employés à la culture et à l'art autochtones et de voir les œuvres créées par nos employés.

Une reconnaissance des terres est un énoncé qui reconnaît la relation unique et durable qui existe entre les peuples autochtones et leurs territoires traditionnels. Il s'agit d'une façon véridique et historiquement exacte de reconnaître les territoires traditionnels des Premières Nations, des Métis et/ou des Inuits d'un endroit. Il s'agit également d'une reconnaissance et d'un remerciement officiels à la nation hôte.

## Devenir un allié

Nous nous engageons à offrir un espace sécuritaire à tous. Au moyen de nos initiatives et à nos politiques, nous travaillons à éliminer tous les types de discrimination, de harcèlement et d'intimidation en milieu de travail. Notre objectif est de promouvoir l'inclusion et de créer des alliés pour la communauté 2ELGBTQI+. Au cours de l'année, les gestionnaires ont participé à des séances de sensibilisation à l'intégration des genres afin de créer un milieu de travail inclusif. Les employés ont participé à des événements et à des défilés de la Fierté. Conformément à nos valeurs, nous ne tolérons pas la haine, les préjugés ou la discrimination, et nos initiatives de formation sont conçues pour mieux expliquer comment les actions et les mots, parfois par ignorance, peuvent avoir des conséquences dramatiques sur les membres des communautés qui méritent d'être traitées avec équité.



Marine Atlantique est fière de soutenir Journée de la chemise rose, un événement mondial qui a lieu en Nouvelle-Écosse et qui encourage la gentillesse et prend position contre l'intimidation. Le thème de cette année – Soyez gentils – a encouragé tous les participants à être inclusifs, accueillants et solidaires avec leurs collègues, clients, amis et familles. L'établissement de relations saines est l'une des meilleures façons de prévenir l'intimidation et de créer des environnements sûrs.

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

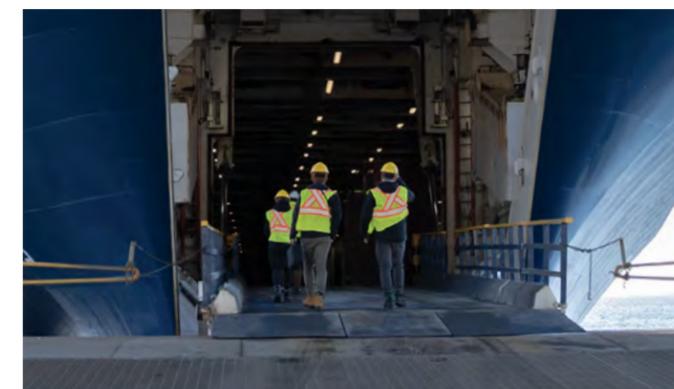
Le programme PAEF de Marine Atlantique offre aux employés un soutien qualifié pour le bien-être mental, physique, social et financier, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Les employés peuvent chercher des ressources et des outils sur des sujets comme la famille, la vie, la santé, l'argent et le travail. Les conseillers du Programme sont disponibles pour fournir des conseils d'experts, des ressources et des services d'aiguillage.

## 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.



Marine Atlantique a établi un partenariat avec ParticipACTION pour lancer l'application ParticipACTION+ et la rendre accessible à tous les employés. Cette application promeut et soutient un mode de vie actif et fournit du contenu motivant, des séances d'entraînement vidéo et des défis passionnants en équipe. Au cours de l'année, nos employés ont participé au Défi « Déménagez pour votre humeur » et au Défi « Grande bouée ». Soixante-dix employés ont participé au Défi « Grande bouée » avec un total combiné de 185 029 minutes d'activités sur 15 jours.



## Recrutement

Marine Atlantique organise traditionnellement une foire de recrutement annuelle en prévision de la saison achalandée. Ces dernières années, nous avons subi une pression accrue pour doter les postes d'entrée et les postes spécialisés au sein de l'organisation, ce qui a entraîné une augmentation du temps consacré au recrutement et l'introduction d'activités supplémentaires pour attirer le nombre de personnes requises par l'équipe.

Plus précisément, l'organisation éprouve des difficultés à maintenir en poste les spécialistes maritimes tels que les ingénieurs et les agents de navigation pour les activités de nos navires, en raison d'une pénurie mondiale pour certaines professions. Les mesures d'incitation à la signature, les programmes de parrainage, les recommandations des employés et la planification de la relève sont autant de stratégies qui ont été utilisées pour faciliter le recrutement et le maintien en poste pour ces rôles. Nous étudions également la possibilité de recruter à l'échelle internationale lorsque des accords de réciprocité sont en place. Comme les Ukrainiens fuient le conflit qui sévit dans leur pays, beaucoup cherchent à se réinstaller au Canada. Reconnaisant les solides qualifications détenues par de nombreux marins ukrainiens, l'organisation a mis en œuvre un programme visant à faciliter les démarches de ces personnes en vue d'obtenir les certificats canadiens requis qui leur permettront de rejoindre notre équipe.

En réponse à ces défis actuels et anticipés, l'organisation travaille en étroite collaboration avec d'autres membres de l'industrie et des établissements d'enseignement afin de combler les postes actuels et futurs. L'organisation s'est associée à l'Institut maritime de l'Université Memorial et à l'Institut nautique du Collège communautaire de Nouvelle-Écosse dans le cadre d'un programme de bourses d'études pour les officiers cadets. Le programme comprend des offres d'emploi, des incitations à signer ou à payer les frais de scolarité pour compléter les stages en mer et le contrat d'emploi, après l'obtention du diplôme.

De plus, l'organisation a lancé un programme de présentation des employés conçu pour encourager les employés à inciter les personnes qu'ils connaissent à envisager une carrière au sein de Marine Atlantique. Le programme prévoit des incitations pour les employés qui identifient de nouveaux membres potentiels de l'équipe.

### Journée Internationale de la Mer

La Journée internationale de la mer est une journée annuelle de reconnaissance qui met en lumière les efforts des nombreuses personnes qui travaillent dans l'industrie maritime. Elle est tenue chaque année le 25 juin et l'Organisation maritime internationale et les Nations Unies encouragent les gens à en apprendre davantage sur le travail et le dévouement de ceux qui servent à bord de navires de toutes tailles partout dans le monde.

### Prix et distinction

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 démontré un engagement exceptionnel et incarner 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.

Les Prix Distinction de cette année ont été décernés à Anna Marie Collins, Rick Osmond, Dawn Harvey, Susan Batterson, Marcus Clarke, l'équipe des Réservations de Marine Atlantique et les équipes de projet de la version 2 de BPR.

Cette année, le prix du président a été décerné à tous les employés de Marine Atlantique pour leur excellence, leur travail d'équipe, leur engagement, leur sécurité et leur intégrité dans la réponse aux phénomènes météorologiques violents qui ont touché le sud-ouest de Terre-Neuve et le maintien de notre service en période de défis.

# Investir dans nos communautés

Il est très important pour Marine Atlantique d'appuyer les initiatives qui sont importantes pour nos employés et d'investir dans les collectivités qui contribuent au succès de nos activités. Nous appuyons ces efforts par des activités de

parrainage et de transfert des connaissances. Nous sommes fiers que nos employés s'impliquent activement dans leurs communautés.



## L'ouragan Fiona

L'ouragan Fiona a eu un impact dévastateur sur la région. Les vents violents et l'énorme montée des eaux ont semé la destruction et le désordre dans leur sillage. De nombreux employés de Marine Atlantique et leurs familles ont été directement touchés par cette tempête tragique. Nous sommes fiers de notre capacité à utiliser divers actifs pour apporter un soutien à court et à moyen terme aux communautés touchées par la tempête.

En outre, la Société a fait don de **10 000 \$** à l'Armée du salut, à Port aux Basques et à North Sydney, respectivement, pour répondre aux besoins urgents, et de **15 000 \$** à la Croix-Rouge canadienne pour contribuer aux efforts de reconstruction.

Nos employés ont également fait des dons pour aider leurs collègues, amis et voisins pendant cette période très difficile. Nous sommes fiers de contribuer au don aux communautés qui se mobilisent pour aider les autres.

## Investissement communautaire

Marine Atlantique est dédiée à appuyer les organismes sans but lucratif par l'entremise de son Programme de développement communautaire. Notre objectif est de rendre la pareille aux communautés et aux organisations qui partagent nos valeurs.

Au cours de l'année, nous nous sommes associés à des organismes de la région portuaire pour soutenir des événements et des initiatives clés.



Larry Foley joue sur la scène principale de Marine Atlantique

### Parmi les commandites de cette année, mentionnons :

- Le festival « Makin' Waves », qui rend la musique accessible à la communauté.
- 2022 Célébrations de Rentrons chez nous à Freshwater, Port aux Basques et Isle aux Morts avec la famille et les amis
- Le festival Voices of Placentia, qui soutient la culture et le patrimoine.
- Le service d'incendie de North Sydney, qui appuie l'excellent travail de cette équipe de bénévoles en investissant dans du matériel essentiel.
- La Dr. Charles L. LeGrow Health Care Foundation donne un soutien aux
- Banques alimentaires de la région portuaire

### Lauréate du prix Bénévole de l'année

Le prix Bénévole de l'année de Marine Atlantique a été décerné à Glenda King-Barnett, qui fait du bénévolat à titre de vice-présidente de la banque alimentaire Placentia et région, du service d'incendie volontaire de Fox Harbour et du Centre communautaire de Fox Harbour. Glenda est connue comme une personne dévouée et attentionnée, qui aide toujours les étrangers et les amis. Son engagement envers l'excellence et sa passion pour aider les autres en font une personne remarquable et une ambassadrice de Marine Atlantique dans la collectivité. Merci, Glenda, d'être une bénévole dévouée, altruiste et disposée à aider les autres chaque fois qu'un besoin se présente.



Don de Marine Atlantique à la Dr. Charles L. LeGrow Health Centre Foundation.

## Bourses d'études

Marine Atlantique s'est engagée à développer les compétences de ses employés d'aujourd'hui et de demain. 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. Marine Atlantique offre également quatre bourses à des étudiants inscrits à des programmes de sciences nautiques ou de génie maritime au l'Institut maritime de l'Université Memorial, et elle est partenaire de l'Institut et du Collège communautaire de Nouvelle-Écosse 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. Grâce à des partenariats à bord de nos navires, à nos terminaux et dans nos installations administratives, nous offrons aux élèves des écoles secondaires et postsecondaires un aperçu des nombreuses possibilités de carrière offertes dans l'industrie maritime.

## Prix Bon samaritain

Chaque année, Marine Atlantique s'associe à l'Association du camionnage des provinces de l'Atlantique (APTA) pour reconnaître les conducteurs commerciaux qui se surpassent pour aider les autres. Le prix de cette année a été décerné à Perry Warford. Félicitations Perry pour un travail bien fait!





# Préparer l'année à venir

La santé et la sécurité seront toujours notre priorité absolue. Au cours de l'année à venir, les initiatives liées à notre système de gestion de la sécurité et à nos plans de gestion de l'environnement se poursuivront alors que nous nous efforçons de respecter nos engagements environnementaux visant à atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

Alors que nous évaluons nos données de trafic en préparation pour l'année prochaine, nous sommes optimistes pour l'année à venir. À la fin de l'exercice, nos niveaux de trafic commercial sont restés constants et les réservations de passagers indiquaient une bonne année pour la haute saison estivale. Nous prévoyons que le coût continuellement élevé du carburant obligera l'organisation à modifier les niveaux de la surtaxe sur le carburant, en place depuis 2020. De plus, l'organisation continuera de s'efforcer de respecter le mandat actuel de recouvrement des coûts tout en travaillant avec les actionnaires pour apporter des ajustements qui garantissent l'abordabilité et la durabilité du service de traversier.

Dans les mois à venir, nous continuerons à mettre l'accent sur la mise en œuvre de notre programme

de santé et de sécurité psychologiques, conçu pour développer une culture positive sur le lieu de travail, exempt de harcèlement et d'intimidation. Nos initiatives en matière de santé mentale et physique sont axées sur le bien-être des employés et sur le soutien à apporter à toute personne en difficulté. L'acceptation et l'inclusion – indépendamment de la race, du sexe, de l'identité de genre, de l'orientation sexuelle ou du handicap – resteront une priorité dans nos politiques, nos pratiques de recrutement et nos processus de prise de décision.

L'organisation se concentrera également sur le recrutement et le maintien en poste du personnel clé nécessaire pour occuper des postes spécialisés sur les navires et dans l'administration. Grâce à une combinaison d'activités de recrutement traditionnelles et de solutions innovantes, l'équipe s'efforcera d'être compétitive pour attirer les professionnels. Ces efforts seront quelque peu mis à mal par le fait qu'à la fin de l'année, les conventions collectives de notre personnel syndiqué étaient arrivées à expiration. Nous avons bon espoir de parvenir à des conventions collectives tout au long de l'année.

Les plans de projet prévoient des progrès significatifs au cours de l'année sur nos projets d'infrastructure, avec la livraison prévue du nouveau navire au cours de l'année fiscale et le bâtiment administratif à Port aux Basques qui devrait être achevé vers la fin de l'année. Les considérations environnementales sont au cœur de la conception même de ces deux projets. Ils marqueront des jalons importants pour notre service, amélioreront les commodités et miseront sur les nouvelles technologies.

Nous continuerons de compter sur l'innovation pour relever les défis et trouver de nouvelles façons de faire des affaires. Compte tenu de l'évolution des technologies et des connaissances de nos partenaires, de nos clients et de nos employés, nous cherchons constamment des façons de devenir plus modernes et plus efficaces, dans l'intérêt de l'ensemble de notre service.

En collaboration avec notre équipe d'employés dévoués, nous sommes enthousiastes pour l'année à venir et la promesse qu'elle présente. Nous nous engageons à continuer de fournir un service de traversier sécuritaire, fiable et abordable, conçu pour favoriser l'économie.





# 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. Enfin, la

Politique maritime nationale fournit des orientations et des contraintes essentielles, car elle exige que Marine Atlantique concentre ses efforts sur l'exploitation du service de traversier dans le golfe.

Le Conseil s'est fermement engagé à assurer une bonne gouvernance d'entreprise et à mobiliser les intervenants. 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 du comité



**Gary O'Brien (il/lui)**

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 la vérification et des finances

**Membre**

Comité de l'innovation  
et de l'infrastructure

**Membre**

Comité des ressources humaines



**Murray Hupman (il/lui)**

Channel-Port-aux-Basques (T.-N.-L.)

**Membre d'office du Conseil**

**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



**Carla Arsenault (elle)**

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, K.C. (elle)**

Logy Bay (T.-N.-L.)

**Présidente**

Comité des ressources humaines

**Membre**

Comité de la gouvernance,  
des risques et de la stratégie



**John Butler (il/lui)**

St. John's (T.-N.-L.)

**Membre**

Comité des ressources humaines

**Membre**

Comité de l'innovation  
et de l'infrastructure



**John B. Chaffey (il/lui)**

Saint David's (T.-N.-L.)

**Membre**

Comité de la vérification  
et des finances

**Membre**

Comité de l'innovation  
et de l'infrastructure



**Owen Fitzgerald (il/lui)**

Sydney (N.-É.)

**Membre**

Comité de la vérification  
et des finances

**Membre**

Comité de l'innovation  
et de l'infrastructure



Lynn Kendall (elle)

Corner Brook (T.-N.-L.)

**Membre**

Comité des ressources humaines

**Membre**

Comité de la vérification  
et des finances



Craig Priddle, CPA (il/lui)

Corner Brook (T.-N.-L.)

**Président**

Comité de la vérification  
et des finances

**Membre**

Comité de la gouvernance,  
des risques et de la stratégie



Ann-Margaret White (elle)

St. John's (T.-N.-L.)

**Membre**

Comité de la vérification  
et des finances

**Membre**

Comité des ressources humaines

États financiers

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

Exercice clos  
le 31 mars 2023

|   | <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      |

## **Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière**

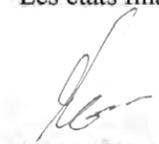
C'est à la direction de Marine Atlantique S.C.C. (« la Société ») qu'incombe la préparation et la présentation des états financiers. Les présents états financiers sont préparés conformément aux Normes comptables du secteur public du Canada. Ces normes ont été appliquées en tenant compte des meilleurs estimations et jugements de la direction qui sont considérés comme adéquats dans le contexte de la Société. La direction a obtenu des rapports actuariels à l'appui des montants comptabilisés au titre du régime de retraite et des obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués et des avantages complémentaires de retraite constitués.

La direction est responsable de la fiabilité et de l'intégrité des états financiers, y compris les notes complémentaires et les autres informations financières contenues dans le rapport annuel. Elle est également responsable de la tenue des comptes et de la mise en œuvre de systèmes d'information, des 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 de 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.



Shawn Leamon, CPA, CGA  
Vice-président des finances



Murray Hupman, P.Eng.  
Président et chef de la direction

St. John's, Canada  
16 septembre 2023



## 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 2023, 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 2023, 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, compte tenu de l'application rétroactive du changement apporté à la méthode de comptabilisation des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations expliqué à la note 3 afférente aux états financiers, 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 16 septembre 2023

## MARINE ATLANTIQUE S.C.C

### Etat de la situation financière

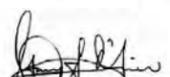
Au 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

|   | 2023       | 2022                 |
|---|------------|----------------------|
|   |            | Retraité<br>(note 3) |
| <b>Actifs financiers</b>  |            |                      |
| Trésorerie (note 4)   | 10 248 \$  | 9 955 \$             |
| Débiteurs (note 14(a))  | 10 178     | 14 438               |
| Somme à recevoir du gouvernement du Canada (note 5)                           | 15 566     | 13 954               |
| Stocks destinés à la revente (note 6)   | 392        | 381                  |
| Instruments financiers dérivés (note 13)                                      | 4 889      | 10 842               |
| Actif au titre de prestations de retraite constituées (note 8)                | 122 000    | 161 633              |
|   | 163 273    | 211 203              |
| <b>Passif</b>   |            |                      |
| Créditeurs et charges à payer (note 7)  | 36 779     | 29 088               |
| Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations (note 12)            | 34 024     | 33 328               |
| Instruments financiers dérivés (notes 13 et 14(b))                            | -          | 804                  |
| Revenus reportés  | 13 595     | 11 978               |
| Charges à payer au titre des indemnités de vacances                           | 7 193      | 6 487                |
| Passif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)              | 3 545      | 3 123                |
| Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués (note 9) | 52 407     | 52 258               |
| Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (note 10)     | 11 285     | 11 272               |
|   | 158 828    | 148 338              |
| <b>Actifs financiers nets</b>   | 4 445      | 62 865               |
| <b>Actifs non financiers</b>  |            |                      |
| Immobilisations corporelles (note 11)   | 358 457    | 376 362              |
| Stocks destinés à la consommation (note 6)                                    | 29 781     | 30 650               |
| Charges payées d'avance   | 9 224      | 5 344                |
|   | 397 462    | 412 356              |
| <b>Excédent accumulé (note 15)</b>  | 401 907 \$ | 475 221 \$           |

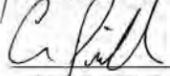
Obligations contractuelles (note 17)  
Éventualités (notes 18 and 19)

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

Au nom du Conseil d'administration:



Administrateur



Administrateur

## MARINE ATLANTIQUE S.C.C

### Etat des résultats

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

|   | 2023                |            | 2022                         |
|---|---------------------|------------|------------------------------|
|   | Budget<br>(note 20) | Réel       | Réel<br>Retraité<br>(note 3) |
| <b>Revenus</b>  |                     |            |                              |
| Produits des activités de transport   | 101 407 \$          | 109 597 \$ | 88 020 \$                    |
| Produits du supplément pour le carburant                                    | 8 927               | 9 905      | 8 162                        |
| Autres revenus  | 150                 | 421        | 79                           |
| Gain de change  | -                   | 295        | -                            |
| Gain réalisé sur dérivés  | 2 554               | 12 101     | 8 488                        |
|   | 113 038             | 132 319    | 104 749                      |
| <b>Charges</b>  |                     |            |                              |
| Salaires et avantages sociaux   | 97 940              | 108 417    | 94 880                       |
| Matériaux, fournitures et services  | 34 304              | 30 306     | 27 713                       |
| Carburant   | 29 531              | 51 998     | 27 448                       |
| Droits d'affrètement  | 17 833              | 15 744     | 15 446                       |
| Réparations et entretien  | 8 361               | 10 082     | 9 211                        |
| Assurance, loyer et services publics  | 8 233               | 8 318      | 7 529                        |
| Frais administratifs  | 2 482               | 1 848      | 1 478                        |
| Coûts de renouvellement de la flotte  | 4 500               | 879        | 982                          |
| Frais de déplacement  | 1 315               | 1 332      | 536                          |
| Avantages sociaux futurs (notes 8, 9 et 10)                                 | (3 406)             | 44 373     | 194                          |
| Perte de change   | -                   | -          | 326                          |
| Pertes sur la cession et la décomptabilisation d'immobilisation corporelles | -                   | 1 834      | 534                          |
| Amortissement (note 11)   | 56 800              | 56 883     | 57 112                       |
| Charge de désactualisation (notes 3 et 12)                                  | -                   | 696        | 682                          |
|   | 257 893             | 332 710    | 244 071                      |
| Déficit avant le financement public   | (144 855)           | (200 391)  | (139 322)                    |
| <b>Financement public (note 5)</b>  |                     |            |                              |
| Exploitation  | 103 420             | 90 948     | 93 598                       |
| Immobilisations corporelles   | 50 411              | 40 880     | 37 905                       |
|   | 153 831             | 131 828    | 131 503                      |
| Déficit lié aux activités   | 8 976               | (68 563)   | (7 819)                      |
| Excédent cumulé, début d'exercice   | 464 544             | 464 544    | 472 363                      |
| <b>Excédent cumulé, fin d'exercice (note 15)</b>                            | 473 520 \$          | 395 981 \$ | 464 544 \$                   |

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

**MARINE ATLANTIQUE S.C.C**  
**État des gains et pertes de réévaluation**

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

|   | 2023     |    | 2022    |    |
|---|----------|----|---------|----|
| <b>Gains de réévaluation cumulés, début d'exercice</b>                | 10 677   | \$ | 1 407   | \$ |
| <b>Gains (pertes) de réévaluation survenus pendant l'exercice</b>     |          |    |         |    |
| Gains (pertes) non réalisés sur devises                               | 398      |    | ( 403)  |    |
| Gains non réalisés sur dérivés  | 6 952    |    | 18 161  |    |
| <b>Montants reclassés dans l'état des résultats</b>                   |          |    |         |    |
| Gains réalisés sur dérivés  | (12 101) |    | (8 488) |    |
| <b>Gains (pertes) de réévaluation nets de l'exercice</b>              | (4 751)  |    | 9 270   |    |
| <b>Gains de réévaluation cumulés à la fin de l'exercice (note 15)</b> | 5 926    | \$ | 10 677  | \$ |

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

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

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

|   | 2023      |             | 2022                 |
|---|-----------|-------------|----------------------|
|   | Budget    | Réel        | Réel                 |
|   | (note 20) |             | Retraité<br>(note 3) |
| <b>Déficit lié aux activités</b>                                  | 8 976     | \$ (68 563) | \$ (7 819)           |
| <b>Variation dues aux immobilisations corporelles</b>             |           |             |                      |
| Acquisition d'immobilisations corporelles (note 11)               | (50 411)  | (40 880)    | (37 905)             |
| Amortissement des immobilisations corporelles (note 11)           | 56 800    | 56 883      | 57 112               |
| Pertes sur la cession d'immobilisations corporelles               | -         | 1 834       | 534                  |
| Produit de la cession d'immobilisations corporelles               | -         | 68          | -                    |
| <b>Diminution des immobilisations corporelles</b>                 | 6 389     | 17 905      | 19 741               |
| <b>Variation dues aux autres actifs non financiers</b>            |           |             |                      |
| Acquisition de stocks destinés à la consommation                  | (28 744)  | (48 798)    | (38 396)             |
| Utilisation de stocks destinés à la consommation                  | 31 739    | 49 667      | 30 182               |
| Acquisition de charges payées d'avance                            | (17 833)  | (11 420)    | (11 304)             |
| Utilisation de charges payées d'avance                            | 17 833    | 7 540       | 12 371               |
| <b>Diminution (augmentation) des autres actifs non financiers</b> | 2 995     | (3 011)     | (7 147)              |
| <b>Gains (pertes) de réévaluation nets</b>                        | (2 554)   | (4 751)     | 9 270                |
| <b>Augmentation (diminution) en actifs financiers</b>             | 15 806    | (58 420)    | 14 045               |
| <b>Actifs financiers nets au début de l'exercice</b>              | 62 865    | 62 865      | 48 820               |
| <b>Actifs financiers nets à la fin de l'exercice</b>              | 78 671    | \$ 4 445    | \$ 62 865            |

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

## MARINE ATLANTIQUE S.C.C

### État des flux de trésorerie

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

|  | 2023       | 2022       |
|--|------------|------------|
| <b>Activités de fonctionnement</b>                           |            |            |
| Rentrées de fonds – clients                                  | 122 189 \$ | 104 537 \$ |
| Rentrées de fonds - autres produits                          | 421        | 79         |
| Financement public - exploitation                            | 90 377     | 91 316     |
| Financement public - immobilisations                         | 39 839     | 40 103     |
| Sorties de fonds - fournisseurs (note 20)                    | (123 598)  | (104 797)  |
| Rentrées (sorties) de fonds - règlement de dérivés (note 20) | 16 238     | 3 563      |
| Sorties de fonds - employés                                  | (101 647)  | (90 063)   |
| Sorties de fonds - avantages sociaux futurs                  | (4 155)    | (4 925)    |
|  | 39 664     | 39 813     |
| <b>Activités d'investissement en immobilisations</b>         |            |            |
| Acquisition d'immobilisations corporelles                    | (39 838)   | (40 103)   |
| Produits de la cession d'immobilisations corporelles         | 68         | -          |
|  | (39 770)   | (40 103)   |
| Effet des variations de change sur la trésorerie             | 398        | (403)      |
| Augmentation (diminution) nette de la trésorerie             | 292        | (693)      |
| Trésorerie au début de l'exercice                            | 9 956      | 10 648     |
| <b>Trésorerie à la fin de l'exercice</b>                     | 10 248 \$  | 9 955 \$   |
| Trésorerie comprenant :                                      |            |            |
| Trésorerie affectée (note 4)                                 | 6 098 \$   | 6 233 \$   |
| Trésorerie non grevée d'affectation                          | 4 150      | 3 722      |
|  | 10 248 \$  | 9 955 \$   |

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

## MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

### Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

#### 1. NATURE DE L'EXPLOITATION ET AUTORISATION

Marine Atlantique S.C.C. est constituée en société 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 maritime 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 toute l'année entre North Sydney (Nouvelle-Écosse) et Port aux Basques (Terre-Neuve-et-Labrador) (trajet constitutionnelle) ainsi que la liaison saisonnière exploitée au cours de l'été entre North Sydney (Nouvelle-Écosse) et Argentia (Terre-Neuve-et-Labrador) (trajet non constitutionnelle). La Société fournit ce service au moyen d'un navire affrété et 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 traversiers n'est pas recouvré à même les produits tirés des activités commerciales. L'acquisition d'immobilisations corporelles est assujettie à l'approbation de 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, la Société a reçu la directive C.P. 2014-1382 conformément à l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, enjoignant à la Société de mettre en œuvre des réformes des régimes de retraite. Ces réformes visent à garantir que les régimes de retraite des sociétés d'État prévoient, d'ici au 31 décembre 2017, un ratio de partage des coûts du service courant de 50:50 entre l'employé et l'employeur pour les cotisations de retraite, et à porter l'âge normal de la retraite à 65 ans pour les employés embauchés après le 1<sup>er</sup> janvier 2015. Ces exigences ont été entièrement mises en œuvre en date du 31 décembre 2017. À compter du 1<sup>er</sup> juin 2021, la Société a cessé de verser des cotisations en raison d'une exonération de cotisations sur son régime enregistré.

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<sup>er</sup> 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 du capital-actions autorisé de la Société.

#### (a) Financement public

La Société reçoit un financement public qui lui permet de répondre à ses besoins de trésorerie à court terme, notamment de faire face à l'excédent des charges d'exploitation sur les produits tirés des activités commerciales et d'acquérir des immobilisations corporelles. Le financement public reçu est comptabilisé dans les résultats de l'exercice au cours duquel il a été autorisé et tous les critères d'admissibilité ont été satisfaits par la Société. Tout écart entre les montants reçus et les montants autorisés et admissibles constitue une somme à recevoir du gouvernement du Canada (ou à payer à ce dernier). La Société vend parfois des actifs et doit alors verser le produit net de la vente au Trésor. Le cas échéant, le produit net 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 comptes débiteurs, les comptes créditeurs et les charges à payer sont évalués au coût après amortissement.

Les dérivés sont initialement comptabilisés à leur juste valeur à la date de conclusion des contrats dérivés et sont ensuite réévalués à leur 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 comptabilisés en charges au fur et à mesure qu'ils sont engagés.

Les estimations de la juste valeur sont effectuées à un moment précis, en utilisant les informations disponibles sur les instruments financiers et les conditions actuelles du marché. Les estimations sont subjectives par nature et impliquent des incertitudes et un jugement important. Les instruments financiers qui sont évalués ultérieurement à la juste valeur sont regroupés selon une hiérarchie fondée sur la mesure dans laquelle la juste valeur est observable. Les évaluations de la juste valeur selon le niveau 1 sont établies à partir de prix cotés non rajustés sur les marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques. Les évaluations de la juste valeur selon le niveau 2 sont établies à partir de données observables directement ou indirectement autres que les prix cotés inclus dans le niveau 1. Les évaluations de la juste valeur selon le niveau 3 sont établies au moyen de techniques d'évaluation qui reposent sur des données de marché non observables.

#### (c) 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 les pièces de rechange utilisées à bord des navires, qui sont évaluées au coût historique.

#### (d) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles, qui englobent les navires, les installations et le matériel, sont comptabilisées au coût diminué 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 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.

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 dans 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 une 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 à 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.

#### (e) Avantages sociaux futurs

La Société comptabilise ses obligations au titre des régimes d'avantages sociaux et les coûts connexes, déduction faite des actifs du régime, 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<sup>er</sup> mars 2001 (ci-après « anciens régimes de retraite supplémentaire »).

## MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

### Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2023

(en milliers de dollars)

la couverture étant maintenue pour les participants inactifs admissibles aux prestations avant cette date.

Le régime de pension enregistré est un régime de pension à prestations définies. La formule de calcul de la pension pour les membres actifs actuels du régime prévoit une pension pour chaque année de service admissible jusqu'à un maximum de 35 ans, égale à 1,6 % de la meilleure ou dernière rémunération moyenne jusqu'au maximum moyen de la rémunération ouvrant droit à pension en vertu du Régime de pensions du Canada, plus 2 % de la meilleure ou dernière rémunération moyenne au-delà du maximum moyen de la rémunération ouvrant droit à pension en vertu du Régime de pensions du Canada. Le régime prévoit la possibilité d'indexer les prestations de retraite et du survivant payables au cours d'une année civile suivant le troisième anniversaire du départ à la retraite ou du décès du membre, selon ce qui survient en premier. Le rajustement de l'indexation est calculé comme l'augmentation annuelle de l'indice des prix à la consommation moins 3 %, sous réserve d'une augmentation annuelle maximale de 3 %. Aucune indexation n'est prévue si l'augmentation annuelle de l'indice des prix à la consommation est inférieure à 3 %.

En 2006, un nouveau régime de retraite supplémentaire a été mis en place 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 du 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 moyen 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 de 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 en 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 des actifs précisée dans la politique de placement établie pour le régime. Le rendement prévu des actifs est déterminé pour les besoins des états financiers, et le rendement attendu des actifs du régime est basé sur cette valeur. La valeur de marché des actifs du régime est déterminée en utilisant une méthode qui amortit les gains ou les pertes par rapport au rendement attendu sur une période de cinq ans. Les gains ou pertes actuariels résultent de la différence entre le taux de rendement réel et le taux de rendement à long terme attendu des actifs du régime, ainsi que des variations des obligations de pension en raison de changements dans les hypothèses actuarielles utilisées ou à une expérience réelle différente de celle attendue sur la base des hypothèses.

Les gains et pertes actuariels au titre du régime agréé sont amortis sur la durée moyenne estimée 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 comptabilisés immédiatement lors de la détermination du gain ou de la perte.

Les rajustements découlant des modifications apportées aux régimes, pour un montant net après compensation des gains et pertes actuariels non amortis, concernant les services rendus par les

## MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

### Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2023

(en milliers de dollars)

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.

#### ii) Avantages complémentaires de retraite

La Société fournit une assurance-vie et des prestations de soins de santé et dentaires aux 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 des 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 tendanciel du coût des soins de santé et de l'utilisation de ces soins, du taux de croissance de la rémunération et des taux de mortalité. Le calcul du taux d'actualisation 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 qu'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 de vie 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 concerné.

Les ajustements apportés en raison de modifications des régimes, pour un montant nets après compensation des gains et 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. L'obligation accumulée de la Société pour les indemnités d'accident du travail représente le passif non financé pour les coûts des indemnités auto-assurées définies et administrées par la Workplace Health, Safety and Compensation Commission of Newfoundland and Labrador, la Workplace Health, Safety and Compensation Commission of New Brunswick ou la Workers Compensation Board of Prince Edward Island pour les blessures liées au travail des employés actuels et anciens.

Le coût des obligations d'indemnisation des travailleurs est déterminé de manière actuarielle en utilisant la valeur actuelle nette des obligations pour les accidents du travail des employés actuels et anciens lorsque les indemnités sont approuvées par la Workplace Health, Safety and Compensation Commission of Newfoundland and Labrador, la Workplace Health, Safety and Compensation Commission of New Brunswick ou la Workers Compensation Board of Prince Edward Island, ou lorsque des modifications législatives sont apportées et que les coûts futurs anticipés peuvent être calculés de manière raisonnable. La direction constate les variations de la valeur actuelle nette du passif selon des estimations actuarielles actualisées des coûts futurs en

## MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

### Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

fonction de l'expérience réelle et des changements d'hypothèses actuarielles. Une approximation du coût de l'emprunt est utilisée pour calculer le taux d'actualisation de l'obligation et le coût de l'intérêt.

#### (f) Constatation des revenus

Les produits des activités de transport et du supplément pour le carburant sont comptabilisés lorsque les services de traversiers sont rendus. La Société demande généralement à ses clients de payer à l'avance lorsqu'ils effectuent une réservation, à l'exception des clients bénéficiant d'un crédit approuvé qui reçoivent une facture. Les sommes reçues sont d'abord comptabilisées comme des revenus reportés, puis constatées en tant que revenus lorsque les services de traversiers sont rendus.

#### (g) Charges

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

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

#### (h) Charges payés d'avance

Les charges payés 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.

#### (i) Conversion des devises

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

#### (j) 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 aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

#### (k) Actifs éventuels

Les actifs éventuels sont des actifs possibles 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.

#### (l) Obligation de mise hors service d'immobilisations

Un passif au titre d'une obligation de mise hors service d'une immobilisation est comptabilisé à la meilleure estimation du montant nécessaire pour mettre hors service une immobilisation corporelle à la date des états financiers lorsqu'il existe une obligation légale pour la Société d'engager des coûts de mise hors service, qu'une transaction ou un événement passé donnant lieu au passif s'est produit, que l'on s'attend à ce que des avantages économiques futurs soient abandonnés et qu'une estimation raisonnable du montant peut être effectuée. La meilleure estimation du passif comprend tous les coûts directement attribuables aux activités de mise hors service d'actifs, selon les informations disponibles à la fin de l'année. La meilleure estimation d'une obligation de mise hors service d'une immobilisation incorpore une technique de valeur actualisée, lorsque les flux de trésorerie nécessaires au règlement ou à l'extinction d'une obligation de mise hors service d'une immobilisation sont censés se produire sur de longues périodes futures. Le taux d'actualisation utilisé reflète le coût d'emprunt du gouvernement du Canada, associé au nombre d'années estimé pour achever la mise hors service ou la correction.

Lorsqu'un passif lié à une obligation de mise hors service d'une immobilisation est initialement comptabilisé, un coût correspondant de mise hors service de l'immobilisation est comptabilisé dans la valeur comptable de l'immobilisation corporelle correspondante et amorti sur la durée de vie utile estimée de l'immobilisation. Les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations qui sont assumées progressivement avec l'utilisation de l'actif sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel elles sont engagées et un coût de mise hors service d'immobilisations correspondant est comptabilisé en dépense de l'exercice. Une obligation de mise hors service d'une immobilisation peut survenir en rapport avec une immobilisation corporelle qui n'est pas comptabilisée ou qui n'est plus utilisée de manière productive. Dans ce cas, le coût de la mise hors service de l'actif est comptabilisé en dépenses.

Pour chaque date de clôture, la valeur comptable du passif est réexaminée. La Société comptabilise les variations périodiques du passif en raison de l'écoulement du temps comme une charge de désactualisation. Les modifications du passif résultant de révisions de l'échéancier, du montant de l'estimation initiale des flux de trésorerie non actualisés ou du taux d'actualisation sont comptabilisées comme une augmentation ou une diminution de la valeur comptable de l'immobilisation corporelle correspondante. Une fois que l'immobilisation corporelle correspondante n'est plus utilisée de manière productive, les modifications du passif sont comptabilisées en tant que dépenses au cours de la période où elles sont engagées. La Société continue de comptabiliser le passif jusqu'à ce qu'il soit réglé ou autrement éteint. Les décaissements effectués pour régler le passif sont déduits du passif déclaré au moment où ils sont effectués.

**MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**  
**Notes complémentaires aux états financiers**  
 Exercice clos le 31 mars 2023  
 (en milliers de dollars)

**(m) Incertitude relative à la mesure**

La préparation des états financiers exige que la direction fasse des estimations et formule des hypothèses qui touchent les montants déclarés et publiés de l'actif et du passif, des recettes et des dépenses dans les états financiers et les notes annexes au 31 mars. Les estimations sont basées sur les meilleures informations disponibles au moment de la préparation des états financiers et sont révisées chaque année pour tenir compte des nouvelles informations disponibles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Il existe une incertitude de mesure significative lorsqu'il est raisonnablement possible qu'un écart important se produise dans le montant déclaré ou divulgué à court terme (dans l'année qui suit le 31 mars). La direction a déterminé qu'il existe une incertitude de mesure en ce qui concerne les montants déclarés pour les éléments suivants : la provision pour obligations de mise hors service d'immobilisations, l'actif de pension accumulé, les avantages complémentaires de retraite, les durées de vie utile prévues des immobilisations corporelles, et les actifs et passifs éventuels.

Les défis de l'économie mondiale et de la chaîne d'approvisionnement continuent d'exercer une pression sur les coûts d'exploitation et l'augmentation des coûts d'intérêt, du carburant, des pièces de rechange et de la main-d'œuvre sont parmi les principaux domaines qui entraînent une incertitude dans les estimations des stocks et des dépenses. L'augmentation de l'inflation aura également une incidence sur les estimations des prestations pour les actifs et les passifs accumulés au titre des pensions et des autres prestations.

**3. ADOPTION D'UNE NOUVELLE NORME COMPTABLE**

Le 1<sup>er</sup> avril 2022, la Société a adopté la nouvelle norme comptable du secteur public PS3280 « Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations ». Cette norme impose aux entités du secteur public de comptabiliser les coûts légalement obligatoires liés à la mise hors service des immobilisations corporelles lors de leur acquisition, de leur construction ou de leur développement et de passer ces coûts en dépenses de manière systématique sur la durée de vie de l'actif.

La Société a appliqué la méthode de transition rétrospective modifiée. Lors de l'application initiale de la norme, la Société a comptabilisé :

- (a) Un passif pour toute obligation de mise hors service d'une immobilisation existante, rajusté pour tenir compte de la dés actualisation cumulée à cette date;
- (b) Un coût de mise hors service d'une immobilisation comptabilisée en tant qu'augmentation de la valeur comptable de l'immobilisation corporelle correspondante;
- (c) L'amortissement cumulé de ce coût comptabilisé;
- (d) Un rajustement du solde d'ouverture de l'excédent/déficit cumulé.

Ces montants ont été évalués selon les informations, les hypothèses et le taux d'actualisation qui étaient en vigueur au début de l'exercice. Le montant comptabilisé en tant que coût de mise hors service d'une immobilisation a été évalué à la date à laquelle l'obligation de mise hors service de l'immobilisation a été contractée. La dés actualisation et l'amortissement cumulés ont été évalués pour la période allant de la date à laquelle le passif aurait été comptabilisé si les dispositions de cette norme avaient été en vigueur à la date à laquelle cette norme a été appliquée pour la première fois. Lorsqu'une obligation liée à la mise hors service d'immobilisations est réglée, tout passif et les coûts de mise hors service d'immobilisations connexes sont retirés de l'état de la situation financière.

**MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**  
**Notes complémentaires aux états financiers**  
 Exercice clos le 31 mars 2023  
 (en milliers de dollars)

L'effet de ce changement sur les informations comparatives au 31 mars 2022 est présenté ci-dessous.

|   | 2022 comme<br>déclaré<br>précédemment | Rajustements | 2022<br>révisé |
|---|---------------------------------------|--------------|----------------|
| <b>État de la situation financière</b>                        |                                       |              |                |
| Obligation de mise hors service d'immobilisations             | - \$                                  | 33 328 \$    | 33 328 \$      |
| Actifs financiers nets  | 96 193                                | (33 328)     | 62 865         |
| Immobilisations corporelles                                   | 369 308                               | 7 054        | 376 362        |
| Excédent cumulé   | 501 495                               | (26 274)     | 475 221        |
| <b>État des résultats</b>                                     |                                       |              |                |
| Amortissement   | 55 986                                | 1 126        | 57 112         |
| Charge de désactualisation                                    | -                                     | 682          | 682            |
| Déficit avant financement public                              | (137 514)                             | (1 808)      | (139 322)      |
| Déficit lié aux activités                                     | (6 011)                               | (1 808)      | (7 819)        |
| Excédent lié aux activités cumulé, début d'exercice           | 496 829                               | (24 466)     | 472 363        |
| Excédent lié aux activités cumulé, fin d'exercice             | 490 818                               | (26 274)     | 464 544        |
| <b>État de la variation de la dette nette</b>                 |                                       |              |                |
| Déficit lié aux activités                                     | (6 011)                               | (1 808)      | (7 819)        |
| Amortissement des navires, installations côtières et matériel | 55 986                                | 1 126        | 57 112         |
| Augmentation des actifs financiers nets                       | 14 727                                | ( 682)       | 14 045         |
| Actifs financiers nets, début d'exercice                      | 81 466                                | (32 646)     | 48 820         |
| Actifs financiers nets, fin d'exercice                        | 96 193 \$                             | (33 328) \$  | 62 865 \$      |

**4. TRÉSORERIE**

La trésorerie comprend des trésoreries soumises à des restrictions, c'est-à-dire des liquidités libellées en euros détenues sur un compte séquestre auprès d'une banque allemande en garantie de l'affrètement du NM *Atlantic Vision*. Le montant de la trésorerie soumise à des restrictions est de 4 146 € (2022 – 4 500 €), ce qui correspond à 6 098 \$ canadiens au 31 mars 2023 (2022 – 6 233 \$). Ces fonds doivent être restitués aux propriétaires du traversier en cas de violation de l'accord d'affrètement par la Société.

Une modification a été signée le 2 septembre 2022 pour prolonger l'entente d'affrètement jusqu'en mai 2024 avec une option de prolongation d'un an.

**5. SOMME (À RECEVOIR DU) À PAYER DU 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 (le déficit) de la Société pour un exercice donné est différent selon qu'il est calculé en fonction du financement public ou des principes comptables généralement acceptés.

**MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**  
**Notes complémentaires aux états financiers**

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

|   | 2023        | 2022        |
|---|-------------|-------------|
| Somme à payer au gouvernement du Canada au début de l'exercice      | - \$        | 29 \$       |
| Somme (à recevoir) du gouvernement du Canada au début de l'exercice | (13 954)    | (13 899)    |
| Somme nette à recevoir au début de l'exercice                       | (13 954)    | (13 870)    |
| Crédits parlementaires reçus au cours de l'exercice                 | 130 216     | 131 419     |
| Comptabilisés au cours de l'exercice :                              |             |             |
| Financement public - exploitation                                   | (90 948)    | (93 598)    |
| Financement public - immobilisations corporelles                    | (40 880)    | (37 905)    |
| Excédent (déficit) - financement public                             | (1 612)     | (84)        |
| Somme (à recevoir) du gouvernement du Canada à la fin de l'exercice | (13 954) \$ | (13 954) \$ |

**6. STOCK**

|   | 2023      | 2022      |
|---|-----------|-----------|
| <b>Stocks destinés à la consommation</b>          |           |           |
| Stock des carburants                              | 17 948 \$ | 20 355 \$ |
| Pièces de rechange pour navires – sur les navires | 6 784     | 6 090     |
| Pièces de rechange pour navires – à terre         | 5 049     | 4 205     |
|   | 29 781    | 30 650    |
| <b>Stocks destinés à la revente</b>               |           |           |
| Stock de restauration                             | 392       | 381       |
| Total des stocks                                  | 30 173 \$ | 31 031 \$ |

Le montant des stocks passé en charges au cours de l'exercice s'élève à 52 340 \$ (2022 – 32 480 \$). Au cours de l'exercice, la Société a constaté une réduction de valeur de 4 642 \$ (2022 – 135 \$) au titre des stocks.

**MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**  
**Notes complémentaires aux états financiers**

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

**7. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER**

|                               | 2023      | 2022      |
|-------------------------------|-----------|-----------|
| Créditeurs                    | 7 153 \$  | 4 968 \$  |
| Charges à payer               | 8 448     | 8 893     |
| Salaires et avantages à payer | 17 387    | 13 133    |
| Sommes à remettre à l'État    | 3 791     | 2 094     |
| Créditeurs et charges à payer | 36 779 \$ | 29 088 \$ |

Le solde des créditeurs est exigible dans les 60 jours (2022 – 99 % du solde).

**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 la valeur des actifs de régime à la date d'évaluation (en date du 31 décembre 2021 pour l'exercice clos le 31 mars 2023 et du 31 décembre 2020 pour l'exercice clos le 31 mars 2022). L'évaluation actuarielle la plus récente à des fins de capitalisation est en date du 31 décembre 2021 et a été effectuée en 2022.

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

|   | 2023       | 2022       |
|---|------------|------------|
| <b>Obligation de pension (valeur actuarielle)</b> |            |            |
| Solde d'ouverture                                 | 716 454 \$ | 736 267 \$ |
| Coût des services rendus au cours de l'exercice   | 7 829      | 6 842      |
| Cotisations - employés                            | 8 180      | 7 197      |
| Intérêts débiteurs                                | 26 253     | 24 432     |
| Prestations versées                               | (35 692)   | (38 766)   |
| Gain actuariel                                    | (95 212)   | (19 519)   |
| Solde de clôture                                  | 627 812 \$ | 716 454 \$ |

**Actifs du régime de pension (valeur liée au marché)**

|                              |            |            |
|------------------------------|------------|------------|
| Solde d'ouverture            | 914 774 \$ | 913 101 \$ |
| Rendement (perte) des actifs | (31 705)   | 29 639     |
| Cotisations - employeur      | 131        | 3 603      |
| Cotisations - employés       | 8 180      | 7 197      |
| Prestations versées          | (35 692)   | (38 766)   |
| Solde de clôture             | 855 688 \$ | 914 774 \$ |

**MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**  
**Notes complémentaires aux états financiers**

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

Le tableau suivant présente la situation financière des régimes de retraite de la Société :

|   | 2023                    |                                    | 2022                    |                                    |
|---|-------------------------|------------------------------------|-------------------------|------------------------------------|
|   | Régime de pension agréé | Régimes de retraite supplémentaire | Régime de pension agréé | Régimes de retraite supplémentaire |
| Actifs au titre du régime de retraite (valeur liée au marché)   | 855 688 \$              | - \$                               | 914 774 \$              | - \$                               |
| Obligation au titre du régime de retraite (valeur actuarielle)  | 624 943                 | 2 870                              | 712 933                 | 3 522                              |
| Excédent (déficit)  | 230 745                 | (2 870)                            | 201 841                 | (3 522)                            |
| Gains (pertes) actuariels net non amortis   | (61 818)                | (711)                              | (40 208)                | 363                                |
| Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars                             | -                       | 36                                 | -                       | 36                                 |
| Actif au titre des prestations constituées (passif au titre des prestations de retraite) avant établissement de la valeur | 168 927                 | (3 545)                            | 161 633                 | (3 123)                            |
| Provision pour dépréciation au titre des prestations constituées  | (46 927)                | -                                  | -                       | -                                  |
| Actif (passif) au titre des prestations de retraite constituées   | 122 000 \$              | (3 545) \$                         | 161 633 \$              | (3 123) \$                         |

Le tableau suivant présente un résumé des cotisations et des prestations de retraite versées au cours de l'année :

|                         | 2023                    |                                    | 2022                    |                                    |
|-------------------------|-------------------------|------------------------------------|-------------------------|------------------------------------|
|                         | Régime de pension agréé | Régimes de retraite supplémentaire | Régime de pension agréé | Régimes de retraite supplémentaire |
| Contributions           |                         |                                    |                         |                                    |
| Employeur               | - \$                    | 131 \$                             | 1 585 \$                | 149 \$                             |
| Employé                 | 8 180                   | -                                  | 7 197                   | -                                  |
| Total des contributions | 8 180 \$                | 131 \$                             | 8 782 \$                | 149 \$                             |
| Prestations versées     | 35 561 \$               | 131 \$                             | 38 617 \$               | 149 \$                             |

Les cotisations de retraite de l'employeur sont versées conformément aux évaluations actuarielles à des fins de financement. Les contributions maximales autorisées de l'employeur doivent être fixées conformément à la *Loi sur l'impôt sur le revenu*. Un régime entièrement provisionné à la fois en continuité et en liquidation hypothétique peut ne pas conserver son statut enregistré si l'employeur verse une cotisation alors que l'excédent de provisionnements en continuité dépasse 25 % de l'objectif de provisionnement en continuité. Au 31 décembre 2021, le ratio de financement de la Société était de

**MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**  
**Notes complémentaires aux états financiers**

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

133,2 % (Au 31 décembre 2022 – 129,9%) pour le régime de pension enregistré. Par conséquent, comme l'exige la loi, la Société a cessé de verser des cotisations patronales à ce régime à compter du 1<sup>er</sup> juin 2021.

Les charges liées aux prestations de retraite se composent des éléments suivants :

|   | 2023                    |                                    | 2022                    |                                    |
|---|-------------------------|------------------------------------|-------------------------|------------------------------------|
|   | Régime de pension agréé | Régimes de retraite supplémentaire | Régime de pension agréé | Régimes de retraite supplémentaire |
| Calcul des coûts de pension pour l'exercice calculée comme suit:                                      |                         |                                    |                         |                                    |
| Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice                                    | 15 886 \$               | 123 \$                             | 13 877 \$               | 163 \$                             |
| Amortissement des pertes actuarielles nettes (gains)  | (5 025)                 | 374                                | (1 522)                 | 116                                |
| Cotisations - employés  | (8 180)                 | -                                  | (7 197)                 | -                                  |
| Charge au titre des prestations de retraite   | 2 681                   | 497                                | 5 158                   | 279                                |
| Intérêts sur l'obligations au titre du régime   | 26 197                  | 56                                 | 24 389                  | 44                                 |
| Rendement attendu des actifs moyens du régime   | (36 172)                | -                                  | (33 581)                | -                                  |
| Charge (revenue) des intérêts au titre des prestations de retraite                                    | (9 975)                 | 56                                 | (9 192)                 | 44                                 |
| Total charges liées aux prestations de retraite (avant rajustement de la provision pour dépréciation) | (7 294)                 | 553                                | (4 034)                 | 323 \$                             |
| Augmentation de la provision pour dépréciation de l'actif au titre des prestations constituées        | 46 927                  | -                                  | -                       | -                                  |
| Total charges liées aux prestations de retraite (après rajustement de la provision pour dépréciation) | 39 633 \$               | 553 \$                             | (4 034) \$              | 323 \$                             |

Les actifs du régime de pension agréé sont investis dans des titres de créance, des titres de participation et des rachats de rentes. Au 31 mars 2023, la répartition des actifs était la suivante : 11 % de titres de créance, 36 % de titres de participation, 4 % de biens immobiliers et 49 % de rentes (2022 : 11 % de titres de créance, 34 % de titres de participation, 4 % de biens immobiliers et 51 % de rentes).

La valeur de marché des actifs du régime est de 448 111 \$ (2022 – 504 227 \$). De plus, la valeur déterminée selon l'évaluation actuarielle des contrats de rentes sans rachat des engagements se chiffre à 372 305 \$ (2022 – 454 567 \$). La perte réelle sur la valeur de marché des actifs du régime a été de 59 637 \$ ou 11,8 % (2022 – gain de 37 947 \$ ou 8,19 %) et le rendement réel de la valeur liée au marché des actifs du régime a été de 31 705 \$ ou 3,47 % (2022 – 29 638 \$ ou 3,25 %).

**MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**  
**Notes complémentaires aux états financiers**

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

Les gains et pertes survenus au cours de l'exercice se ventilent comme suit : perte sur la valeur liée aux marchés des actifs des régimes de 5 643 \$ (2022 – gain de 16 681 \$); gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées du régime agréé 94 512 \$ (2022 – 19 188 \$); gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées dans le cadre des régimes supplémentaires de 700 \$ (2022 – 331 \$).

Selon les normes comptables du secteur public, le montant maximum de l'actif au titre des prestations rajustées qui peut être comptabilisé dans l'état de la situation financière est limité à la valeur actuelle du coût des prestations futures de l'employeur pour le nombre actuel de membres actifs, moins les cotisations minimales que l'employeur est tenu de verser, quel que soit l'excédent. Une provision pour dépréciation est constituée lorsque l'actif ajusté au titre des prestations est supérieur à l'avantage futur escompté. La Société a comptabilisé une provision pour dépréciation de 46 927 \$ sur l'actif au titre des prestations constituées.

Les principales hypothèses sont les suivantes :

|   | 2023   | 2022   |
|---|--------|--------|
| <b>Obligation de pension (valeur actuarielle)</b> |        |        |
| Taux d'actualisation – régime agréé               | 6,00 % | 5,20 % |
| Taux d'actualisation – régimes supplémentaires    | 3,29 % | 1,65 % |
| Taux de croissance de la rémunération             | 4,50 % | 3,50 % |
| Taux d'inflation                                  | 2,00 % | 2,00 % |
| <b>Charges en prestations de retraite</b>         |        |        |
| Taux d'actualisation – régime agréé               | 5,20 % | 5,25 % |
| Taux d'actualisation – régimes supplémentaires    | 1,65 % | 1,13 % |
| Rendement prévu des actifs                        | 5,20 % | 5,25 % |
| Taux de croissance de la rémunération             | 4,50 % | 3,50 % |
| Taux d'inflation                                  | 2,00 % | 2,00 % |

La durée de service restante moyenne estimée des membres couverts par le régime de pension enregistré et le régime de retraite complémentaire restant est de 9,9 ans (2022 – 10,0 ans).

**9. PASSIF COURU AU TITRE DES AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES DE RETRAITE**

Une évaluation actuarielle des prestations d'assurance-vie, de soins de santé et de soins dentaires pour les retraités actuels et futurs a été effectuée en date du 31 décembre 2022 pour l'exercice clos le 31 mars 2023 et en date du 31 décembre 2019 pour l'exercice clos le 31 mars 2022. Les évaluations ont été extrapolées à des fins comptables jusqu'au 31 mars.

Le régime n'est pas financé et ne requiert aucune contribution de la part des employés. Le tableau suivant présente la situation financière des avantages complémentaires de retraite de la Société au 31 mars :

**MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**  
**Notes complémentaires aux états financiers**

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

|   | 2023               | 2022               |
|---|--------------------|--------------------|
| Obligation au titre des avantages complémentaires de retraite (valeur actuarielle)            | (25 083) \$        | (40 297) \$        |
| Gain actuariel net non amorti   | (27 531)           | (12 140)           |
| Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars | 207                | 179                |
| <b>Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués</b>                   | <b>(52 407) \$</b> | <b>(52 258) \$</b> |

Le régime n'étant pas financé, les cotisations sont égales aux prestations versées de 615 \$ au cours de l'année (2022 – 589 \$).

Le coût des avantages complémentaires de retraite inclus dans l'état des résultats se résume comme suit :

|   | 2023          | 2022            |
|---|---------------|-----------------|
| Calcul du coût des avantages complémentaires de retraite de l'exercice: |               |                 |
| Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice      | 1 712 \$      | 2 016 \$        |
| Intérêts sur les obligations  | 687           | 526             |
| Amortissement des (gains) actuariels nets                               | (1 635)       | (1 058)         |
| <b>Coût des avantages complémentaires de retraite</b>                   | <b>764 \$</b> | <b>1 484 \$</b> |

Les principales hypothèses utilisées sont les suivantes :

|   | 2023   | 2022   |
|---|--------|--------|
| <b>Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite</b> |        |        |
| Taux d'actualisation  | 3,29 % | 1,65 % |
| Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé      | 4,80 % | 4,80 % |
| Taux tendanciel moyen pondéré ultime du coût des soins de santé       | 4,00 % | 4,00 % |
| Année où l'on prévoit atteindre le taux cible                         | 2040   | 2040   |
| <b>Coût des avantages complémentaires de retraite</b>                 |        |        |
| Taux d'actualisation  | 1,65 % | 1,13 % |
| Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé      | 4,80 % | 4,80 % |
| Taux tendanciel moyen pondéré ultime du coût des soins de santé       | 4,00 % | 4,00 % |
| Année où l'on prévoit atteindre le taux cible                         | 2040   | 2040   |

La durée moyenne estimée du reste de la carrière des membres couverts par des avantages supplémentaires de retraite est de 11,5 ans (2022 – 11,4 ans).

**10. PASSIF AU TITRE DES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI CONSTITUÉS (INDEMNISATION DES TRAVAILLEURS ET AUTRES AVANTAGES)**

Une évaluation actuarielle des indemnités pour accidents de travail a été effectuée en date du 31 décembre 2021 pour les exercices clos le 31 mars 2023 et le 31 mars 2022, et les résultats ont été

**MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**  
**Notes complémentaires aux états financiers**

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

extrapolés au 31 mars à des fins de comptabilité. Le régime n'est pas financé et ne requiert aucune contribution de la part des employés.

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

|   | 2023        | 2022        |
|---|-------------|-------------|
| Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (valeur actuarielle)      | (17 610) \$ | (18 818) \$ |
| Pertes actuarielles nettes non amorties   | 5 606       | 7 338       |
| Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars | 719         | 208         |
| Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués                               | (11 285) \$ | (11 272) \$ |

Le régime n'étant pas financé, les cotisations sont égales aux prestations versées de 3 409 \$ au cours de l'année (2022 – 2 601 \$).

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

|   | 2023     | 2022     |
|---|----------|----------|
| Calcul des coûts des avantages postérieurs à l'emploi de l'exercice : |          |          |
| Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice    | 2 033 \$ | 1 497 \$ |
| Intérêts sur les obligations  | 326      | 192      |
| Amortissement des pertes actuarielles nettes                          | 1 063    | 732      |
| Coût des avantages postérieurs à l'emploi                             | 3 422 \$ | 2 421 \$ |

Les principales hypothèses utilisées sont les suivantes :

|  | 2023   | 2022   |
|--|--------|--------|
| <b>Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi</b> |        |        |
| Taux d'actualisation   | 3,29 % | 1,65 % |
| Taux d'inflation   | 2,00 % | 2,00 % |
| Taux de croissance du coût des soins de santé                    | 4,00 % | 4,00 % |
| <b>Coût des avantages postérieurs à l'emploi</b>                 |        |        |
| Taux d'actualisation   | 1,65 % | 1,13 % |
| Taux d'inflation   | 2,00 % | 2,00 % |
| Taux de croissance du coût des soins de santé                    | 4,00 % | 4,00 % |

Les rajustements découlant des écarts actuariels sont amortis sur la période moyenne prévue pendant laquelle les prestations seront versées, soit 9,0 ans (2022 – 10,0 ans).

Pour l'exercice clos le 31 mars 2023, la Société a versé à la Commission d'indemnisation des accidents de travail de la Nouvelle-Écosse des primes de 758 \$ (2022 – 707 \$) qui sont incluses dans les salaires et avantages sociaux présentés à l'état des résultats. Ces primes représentent les coûts d'indemnisation des accidents de 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.

**MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**  
**Notes complémentaires aux états financiers**

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

**11. IMMOBILISATIONS CORPORELLES**

|  | 2023           |                        |                         |               |                  |                |
|--|----------------|------------------------|-------------------------|---------------|------------------|----------------|
|  | Navires        | Installations côtières | Améliorations locatives | Matériel      | Travaux en cours | Total          |
| <b>Coût</b>                            | \$             | \$                     | \$                      | \$            | \$               | \$             |
| Solde d'ouverture                      | 474 726        | 259 114                | 56 424                  | 85 610        | 15 818           | 891 692        |
| Entrée 2023                            | 14 778         | 1 620                  | 250                     | 6 037         | 18 195           | 40 880         |
| Transferts de travaux en cours en 2022 | 4 539          | 531                    | 365                     | 1 483         | (6 918)          | -              |
| Sorties                                | -              | (4 116)                | -                       | (163)         | -                | (4 279)        |
| Solde de clôture                       | 494 043        | 257 149                | 57 039                  | 92 967        | 27 095           | 928 293        |
| <b>Amortissement cumulé</b>            |                |                        |                         |               |                  |                |
| Solde d'ouverture                      | 304 553        | 112 816                | 52 936                  | 45 025        | -                | 515 330        |
| Charges d'amortissement                | 28 541         | 12 585                 | 2 605                   | 13 152        | -                | 56 883         |
| Sorties                                | -              | (2 214)                | -                       | (163)         | -                | (2 377)        |
| Solde de clôture                       | 333 094        | 123 187                | 55 541                  | 58 014        | -                | 569 836        |
| <b>Valeur comptable nette</b>          | <b>160 949</b> | <b>133 962</b>         | <b>1 498</b>            | <b>34 953</b> | <b>27 095</b>    | <b>358 457</b> |

|  | 2022 Retraité (note3) |                        |                         |               |                  |                |
|--|-----------------------|------------------------|-------------------------|---------------|------------------|----------------|
|  | Navires               | Installations côtières | Améliorations locatives | Matériel      | Travaux en cours | Total          |
| <b>Coût</b>                            | \$                    | \$                     | \$                      | \$            | \$               | \$             |
| Solde d'ouverture                      | 446 673               | 257 725                | 55 487                  | 79 608        | 23 060           | 895 072        |
| Entrées 2022                           | 15 455                | 193                    | 600                     | 8 351         | 13 306           | 37 905         |
| Transferts de travaux en cours en 2022 | 12 612                | 1 206                  | 337                     | 6 393         | (20 548)         | -              |
| Sorties                                | (14)                  | (10)                   | -                       | (8 742)       | -                | (8 766)        |
| Solde de clôture                       | 474 726               | 259 114                | 56 424                  | 85 610        | 15 818           | 924 211        |
| <b>Amortissement cumulé</b>            |                       |                        |                         |               |                  |                |
| Solde d'ouverture                      | 275 292               | 100 240                | 48 847                  | 42 071        | -                | 466 450        |
| Charges d'amortissement                | 29 275                | 12 584                 | 4 089                   | 11 164        | -                | 57 112         |
| Sorties                                | (14)                  | (8)                    | -                       | (8 210)       | -                | (8 232)        |
| Solde de clôture                       | 304 553               | 112 816                | 52 936                  | 45 025        | -                | 515 330        |
| <b>Valeur comptable nette</b>          | <b>170 173</b>        | <b>146 298</b>         | <b>3 488</b>            | <b>40 585</b> | <b>15 818</b>    | <b>376 362</b> |

**MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**  
**Notes complémentaires aux états financiers**  
 Exercice clos le 31 mars 2023  
 (en milliers de dollars)

Les ajouts de travaux en cours comprennent les projets commencés au cours de l'exercice en cours ou d'un exercice antérieur et qui ne sont pas encore achevés à la fin de l'exercice. Les transferts de travaux en cours comprennent le coût des projets reportés de l'année précédente, ainsi que les ajouts de l'année en cours liés aux projets qui ont été achevés au cours de l'année.

**12. OBLIGATIONS DE MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS**

La Société a comptabilisé des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations pour le désamiantage des bâtiments et conduites de carburant, démantèlement des réservoirs de carburant, des conduites et des navires, et améliorations locatives pour les actifs.

Le montant comptabilisé a été déterminé à l'aide d'estimations techniques et représente la valeur actualisée nette des dépenses futures estimatives nécessaires pour financer la mise hors service des biens. L'obligation est calculée en utilisant les coûts estimatifs actuels de la mise hors service de l'actif gonflés à la date estimative de mise hors service et actualisés à la valeur actualisée actuelle. L'obligation de mise hors service est prévue au-dessus de la valeur accrétée de l'obligation initiale à la fin de la durée de vie utile de l'actif. Les dépenses de mise hors service futures seront imputées au passif accumulé au fur et à mesure qu'elles seront engagées.

Voici un résumé des principales hypothèses sur lesquelles se fonde la valeur comptable de l'obligation de mise hors service d'immobilisation:

- Total des flux de trésorerie futurs prévus – 38 522 \$ (2022 – 34 192 \$).
- Le calendrier prévu des paiements des flux de trésorerie – l'enlèvement des biens et/ou l'assainissement du site devraient avoir lieu entre 1 et 15 ans, la majorité d'ici 2030.
- Le taux d'actualisation est le taux à coupon zéro du gouvernement du Canada sur les obligations du gouvernement du Canada de 2,45 % (2,45 % en 2022).

Voici un résumé des obligations au cours de la mise hors service des actifs :

|                            | 2023      | 2022<br>Retraité<br>(note 3) |
|----------------------------|-----------|------------------------------|
| Solde d'ouverture          | 33 328 \$ | 32 646 \$                    |
| Charge de désactualisation | 696       | 682                          |
| Solde de clôture           | 34 024 \$ | 33 328 \$                    |

**13. INSTRUMENTS FINANCIER DÉRIVÉS**

La Société utilise les informations fournies par les banques à charte canadiennes pour déterminer la juste valeur des instruments financiers dérivés. Les instruments financiers dérivés utilisés par la Société comprennent des échanges qui sont généralement des échanges de marchandises ou de prix dans lesquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (mazout n° 2) ou d'un indice de marché tout en fixant le prix effectivement payé pour le carburant.

La juste valeur des instruments financiers dérivés, qui sont tous classés au niveau 2, est estimée au gain ou à la perte latent(e) actualisé(e) calculé(e) sur la base des prix du marché au 31 mars, ce qui reflète

**MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**  
**Notes complémentaires aux états financiers**  
 Exercice clos le 31 mars 2023  
 (en milliers de dollars)

généralement le montant estimé que la Société recevrait ou paierait pour mettre fin aux contrats à la date des états financiers. La Société utilise les informations fournies par les banques à charte canadiennes pour déterminer la juste valeur des instruments financiers dérivés.

La Société utilise également des contrats de change à terme, qui sont des accords contractuels d'achat de devises à un prix et à une date déterminés dans le futur. Les contrats de change à terme en euros sont liés aux loyers du NM *Atlantic Vision*.

Les justes valeurs correspondent aux montants estimés que la Société recevrait (ou paierait), selon des facteurs du marché, si les accords étaient résiliés le 31 mars. Tous les produits dérivés ont un calendrier de règlement mensuel.

Au 31 mars, la Société détenait des instruments financiers dérivés suivants, qui représentaient une juste valeur positive :

**Échange de brut – Mazout de chauffage n° 2**

| Période | 2023                       |                          | 2022            |              |
|---------|----------------------------|--------------------------|-----------------|--------------|
|         | Prix fixe par unité (Note) | Quantité nominale (Note) | Valeur nominale | Juste valeur |
| 2023    |                            |                          | \$ -            | \$ 7 470     |
| 2024    | 1,9775-3,42                | 4 032                    | 10 777          | 3 012        |
| 2025    | 2,479-3,221                | 1 848                    | 5 200           | 833          |
|         |                            | 5 880                    | 15 977 \$       | 3 845 \$     |
|         |                            |                          |                 | 10 842 \$    |

-Note : Les quantités sont basées sur des gallons américains; les prix (\$ CA) sont par gallon américain.

**Contrats de change à terme**

| Période | 2023                  |                          | 2022            |              |
|---------|-----------------------|--------------------------|-----------------|--------------|
|         | Taux à terme CAD/EURO | Quantité nominale (Euro) | Valeur nominale | Juste valeur |
| 2024    | 1,3532                | 9 540                    | 12 909 \$       | 990 \$       |
| 2025    | 1,3532                | 557                      | 753             | 54           |
|         |                       | 10 097                   | 13 662 \$       | 1 044 \$     |
|         |                       |                          |                 | -            |

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

**MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**  
**Notes complémentaires aux états financiers**

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

**Échange de brut – Mazout de chauffage n° 2**

| Période | 2023                       |                          | 2022            |              |
|---------|----------------------------|--------------------------|-----------------|--------------|
|         | Prix fixe par unité (Note) | Quantité nominale (Note) | Valeur nominale | Juste valeur |
| 2023    |                            |                          |                 | (2)          |
| 2025    |                            |                          |                 | (17)         |
|         |                            |                          | - \$            | - \$ (19)    |

Note : Les quantités sont basées sur des gallons américains; les prix (\$ CA) sont par gallon américain.

**Contrats de change à terme**

| Période | 2023                  |                          | 2022            |               |
|---------|-----------------------|--------------------------|-----------------|---------------|
|         | Taux à terme CAD/EURO | Quantité nominale (Euro) | Valeur nominale | Juste valeur  |
| 2023    |                       |                          |                 | \$ (785)      |
|         |                       |                          | - \$            | - \$ (785) \$ |

**14. 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 d'administration 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 les 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 obligations.

Le Comité de gouvernance, des risques et de la stratégie surveille la mesure dans laquelle la direction s'assure de la conformité aux politiques et 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 principalement exposée 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 du 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 et au risque sur les marchandises.

**MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**  
**Notes complémentaires aux états financiers**

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

**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 les objectifs, les politiques et les 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 à 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 impliquent des pénuries de composants clés nécessaires aux activités de la Société. Des activités, processus et procédures supplémentaires ont été mis en oeuvre 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.

**Trésorerie**

La trésorerie autre que la trésorerie affectée est déposée dans des banques à charte canadiennes, qui sont des contreparties solvables. 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 de charte du NM *Atlantic Vision*. 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 2023, la banque allemande a obtenu de l'agence de notation Moody's la cote de base de 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 créances de la Société se composent de créances commerciales de 3 806 \$ (2022 – 4 652 \$) et d'autres créances de 6 372 \$ (2022 – 9 786 \$). L'exposition de la Société au risque de crédit sur les créances commerciales est réduite par l'application d'une politique de crédit qui fixe des limites à la concentration du risque et exige l'évaluation et le suivi du risque de crédit de la contrepartie. Les autres créances sont essentiellement des remboursements de la TVH par le gouvernement du Canada, pour lesquels la Société considère qu'il n'y a pas de risque significatif ou qu'elles sont liées à des créances sur des gains réalisés sur des produits dérivés, comme il est indiqué ci-dessous.

**Dérivés**

Le risque de crédit lié aux dérivés est le risque de défaillance d'une contrepartie sur des obligations contractuelles dérivées pour lesquelles la Société a un gain non réalisé. Les instruments financiers dérivés de la Société sont conclus avec des banques à charte canadiennes, qui sont des contreparties solvables. La Société considère qu'elle est exposée à un risque de crédit minimal en cas de non-exécution, car la contrepartie est considérée comme ayant une qualité de crédit élevée.

**(b) Risque du marché**

**(i) Risque de change**

Le risque de change découle des variations des cours de monnaie étrangères. La Société verse des loyers mensuels pour l'affrètement du NM *Atlantic Vision* d'un montant de 795 € sur la durée du contrat de location. Pour réduire ce risque au minimum, la Société a acheté des contrats à terme pour 100 % du montant des paiements de location mensuels. Une fluctuation de 5 % des taux de change au 31 mars 2023 n'aurait pas d'incidence significative sur la juste valeur des contrats de change à terme de la Société.

**(ii) 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. Les objectifs de la politique de couverture du carburant de la Société sont de stabiliser les variations du budget en carburant et les surcharges de carburant facturées aux clients. Une augmentation de 10 % du prix du marché des dérivés au cours de l'exercice clos au 31 mars 2023 augmenterait la juste valeur des dérivés sur le mazout de 1 982 \$, tandis qu'une diminution de 10 % aurait un effet contraire pour un montant égal. La volatilité du marché au cours des dernières années a accru l'incertitude concernant les prix des carburants et les risques associés à la couverture. La Société s'efforce d'obtenir un contrat pour les livraisons de carburant afin d'atténuer les risques liés à la hausse des prix des carburants.

**(c) Risque de liquidité**

La stratégie de gestion de 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 pour 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 fourni 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 \$ (2022 – 4 200 \$) 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.

**15. EXCÉDENT CUMULÉ**

L'excédent cumulé se compose de ce qui suit :

|                                     | 2023              | 2022<br>Retraité<br>(note 3) |
|-------------------------------------|-------------------|------------------------------|
| Excédent accumulé lié aux activités | 395 981 \$        | 464 544 \$                   |
| Gains de réévaluation cumulés       | 5 926             | 10 677                       |
| <b>Excédent cumulé</b>              | <b>401 907 \$</b> | <b>475 221 \$</b>            |

L'excédent accumulé lié aux activités comprend un montant de 258 530 \$ (2022 – 258 530 \$) au titre du capital-actions. Le capital-actions de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Au 31 mars 2023, 517 061 000 actions (2022 – 517 061 000 actions) à 0,50 \$ l'unité (2022 – 0,50 \$ par action) avaient été émises et étaient entièrement libérées.

**16. TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES**

La Société est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Les apparentés comprennent également 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 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 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 1 785 \$ (2022 – 1 642 \$) avec d'autres parties apparentées. En outre, le gouvernement du Canada finance la Société, comme cela est précisé dans les notes complémentaires 2(a) et 5. Transports Canada a autorisé la Société à utiliser gratuitement les terres publiques sur lesquelles sont sis ses terminaux portuaires. Aucun montant n'est donc comptabilisé à ce titre, car la juste valeur de ce service qui est rendu gratuitement ne peut pas faire l'objet d'une estimation fiable.

**17. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES**

Les obligations contractuelles sont des obligations financières de la Société envers des tiers qui deviendront des passifs lorsque les conditions de ces contrats ou accords d'acquisition de biens ou de services seront remplies. Il s'agit notamment d'accord d'investissement et d'exploitation, de contrats d'affrètement et d'autres contrats de location d'équipement. L'affrètement comprend deux contrats de location, le NM *Atlantic Vision*, expirant en mai 2024, libellé en euros, et un nouveau navire actuellement en construction, dont la date de livraison est fixée au 26 février 2024, libellé en dollars américains. Ces paiements ont été convertis en dollars canadiens en utilisant les taux de change respectifs au 31 mars 2023.

**MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**  
**Notes complémentaires aux états financiers**

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

|           | Immobilisations | Exploitation | Affrètement | Total      |
|-----------|-----------------|--------------|-------------|------------|
| 2023-2024 | 31 343 \$       | 3 474 \$     | 17 875 \$   | 52 692 \$  |
| 2024-2025 |                 | 3 218        | 25 780      | 28 998     |
| 2025-2026 |                 | 2 606        | 23 894      | 26 500     |
| 2026-2027 |                 | 716          | 23 894      | 24 610     |
| 2027-2028 |                 |              | 23 959      | 23 959     |
| 2028-2029 |                 |              | 19 966      | 19 966     |
|           | 31 343 \$       | 10 014 \$    | 135 368 \$  | 176 725 \$ |

**18. PASSIFS ÉVENTUELS**

Dans le cadre de ses activités, la Société est requérante ou défenderesse ou impliquée de toute autre manière dans des réclamations et des procès en cours. Au 31 mars 2023, la Société a reçu des demandes d'indemnisation estimées à 5 \$ (2022 – 10 \$) pour lesquelles la survenance de l'événement futur confirmant est considérée comme probable et ce montant a été comptabilisé dans les états financiers. D'autres demandes d'indemnisation sont estimées à 73 \$ (2022 – 105 \$) lorsque la survenance de l'événement futur confirmant n'est pas déterminable, et ce montant n'a pas été comptabilisé. Ces estimations sont basées sur le jugement de la direction et sur les risques maximaux qui sont limités par les franchises d'assurance en place.

**19. ACTIFS ÉVENTUELS**

La Société a interjeté appel de deux décisions la Cour canadienne de l'impôt en vertu de la *Loi sur la taxe d'accise* concernant les crédits de taxe sur les intrants (CTI) demandés pendant la période de déclaration allant de janvier 2006 à janvier 2012. La Société a déterminé qu'il était probable qu'elle reçoive un crédit net de 9 814 \$ (2022 – 9 814 \$) pour cette période et un autre crédit de taxe sur les intrants de 5 202 \$ en CTI pour la période de déclaration subséquente se terminant le 31 mars 2023 (2022 – 4 712 \$). En juillet 2023, la Cour canadienne de l'impôt a rendu un jugement en faveur de la Société, frais compris. Le montant de la sentence n'a pas encore été déterminé. Le défendeur a jusqu'au 30 septembre 2023 pour faire appel de la décision. Par conséquent, aucun montant n'a été comptabilisé dans les états financiers.

**20. CHIFFRES DU BUDGET**

Les montant 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 pas dépassé aucun des limites établies pour ses dépenses ou ses placements au cours de l'exercice considéré.

Les revenus excluant les gains sont supérieurs de 9,4 millions de dollars au budget. Dans l'ensemble, les volumes de trafic ont dépassé les attentes après la pandémie. Le trafic de passagers et le trafic commercial étaient plus élevés que les niveaux d'avant la pandémie.

**MARINE ATLANTIQUE S.C.C.**  
**Notes complémentaires aux états financiers**

Exercice clos le 31 mars 2023  
(en milliers de dollars)

Le gain réalisé sur les instruments financiers dérivés a été supérieur de 9,5 millions de dollars au budget. L'augmentation importante des prix du carburant s'est traduite par des gains plus élevés que prévu lors du règlement des contrats d'échange de carburant achetés.

Les charges liées aux salaires et aux avantages sociaux ont été de 10,5 millions de dollars supérieures aux prévisions. Les niveaux de trafic ont été plus élevés que prévu. La Société a ajouté plus de capacité pour déplacer le trafic, ce qui a entraîné des coûts de main-d'œuvre plus élevés. Les augmentations salariales négociées ont également été plus élevées que prévu en raison des tendances de l'industrie et de l'inflation.

Les charges en carburant ont été supérieures de 22,5 millions de dollars aux prévisions. Le prix du carburant a augmenté de plus de 50 % par rapport aux prévisions. Les marchés mondiaux du pétrole sont demeurés volatils, ce qui a entraîné des prix supérieurs aux niveaux d'avant la pandémie.

Les charges au titre des avantages sociaux futurs des employés ont été supérieures de 47,8 millions de dollars au budget. Une augmentation importante des charges de retraite a été le résultat d'une augmentation de 46,9 millions de dollars de la provision pour moins-value afin de réduire l'excédent de l'actif des prestations ajustées par rapport à la prestation future prévue, comme l'exige la norme comptable.

Le budget initialement approuvé au titre des avantages sociaux futurs était de 11,96 millions de dollars. Ce budget était fondé sur les sorties de trésorerie estimatives. La Société a ajusté ce montant à l'état des résultats à l'aide de la méthode de la comptabilité d'exercice à (3,4) millions de dollars, conformément aux normes comptables du secteur public.





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