

NOVA



Rapport Annuel



Changing over to frequency variation

comb mode	light mode	frequency variation calculator
ON (white)	ON (white)	ON (green)

The frequency variation can only be activated in one mode (calculator page 2.3)



Marine Atlantique reconnaît respectueusement qu'elle exerce ses activités à Mi'kma'ki, le territoire ancestral et non cédé des Mi'kmaq, et sur l'île de Ktaqmkuk, le territoire traditionnel non cédé des Béothuks et des Mi'kmaq. Elle reconnaît également que le Labrador est la terre traditionnelle et ancestrale des Innus du Nitassinan, des Inuits du Nunatsiavut et des Inuits du NunatuKavut.



Table des matières

En bref	2
Messages du président-directeur général	8
Nos principes directeurs	12
Notre engagement en matière d'environnement	23
Un service sûr et sécuritaire	26
Investissements et infrastructures	30
Les besoins de nos clients avant tout	34
Une équipe forte et évolutive	38
Soutien à nos régions et populations	44
Nos priorités pour l'avenir	47
Gouvernance	48
Finances	53
Divulgations financières liées au climat	89



En bref

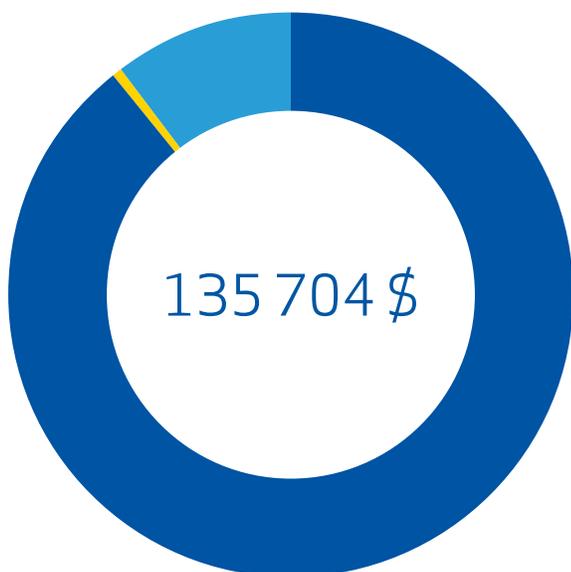
APERÇU DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Revenus

Les revenus excluant les gains ont été supérieurs de 15,8 millions de dollars comparativement à l'exercice précédent et supérieurs de 16,6 millions au budget. La Société a comptabilisé 13,9 millions de dollars de revenus liés au recouvrement de crédits de taxe sur les intrants de la période précédente en vertu de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* et à des attributions de coûts résultant de la décision favorable concernant deux procédures d'appel qui étaient devant la Cour canadienne de l'impôt. Le trafic de passagers a été supérieur à celui de l'année dernière et au budget.

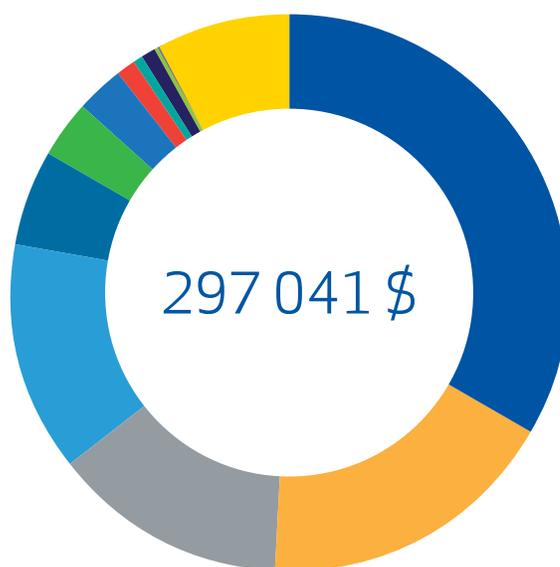
Revenus 2023-2024 (en milliers)

● Transport	121 012 \$
● Revenu d'intérêts	788 \$
● Autre revenu provenant de procédures judiciaires	13 904 \$
Revenus totaux	135 704 \$



Charges 2023-2024 (en milliers)

● Salaires et avantages sociaux	117 246 \$
● Amortissement	61 388
● Matériaux, fournitures et services	47 672
● Carburant	47 634
● Frais d'affrètement	19 111
● Réparation et entretien	11 814
● Assurances, loyers et services publics	9 117
● Perte liée à l'aliénation des immobilisations corporelles	3 915
● Coûts administratifs	2 763
● Déplacements	2 391
● Charge de désactualisation	950
● Perte provenant du taux de change de la monnaie étrangère	15
● Avantages sociaux futurs	(26 975)
Dépenses totaux	297 041 \$



Gains

Les gains de la Société ont été supérieurs de 3,9 millions de dollars aux prévisions budgétaires, mais inférieurs de 4,7 millions de dollars à ceux de l'exercice précédent. Le programme de couverture de la Société comprend l'achat anticipé d'échanges de carburant et de contrats de change à terme. Le prix du carburant a été plus élevé que prévu pour l'exercice, ce qui s'est traduit par des gains plus importants. Les gains de couverture du carburant ont partiellement atténué ces coûts plus élevés. L'exercice précédent, la Société a réalisé des gains plus importants grâce aux activités de couverture comparativement à l'exercice en cours.

CHARGES D'EXPLOITATION

Salaires et avantages sociaux

Les charges liées aux salaires et aux avantages sociaux ont augmenté de 8,8 millions de dollars, soit 8,1%, par rapport à l'exercice 2022-2023 et de 8,9 millions de dollars par rapport au budget. L'augmentation par rapport à l'exercice précédent et au budget est attribuable à plusieurs facteurs. Les niveaux de trafic de la Société ont été plus élevés que prévu et plus élevés que l'exercice précédent. La Société a ajouté plus de capacité pour déplacer le trafic, ce qui a entraîné des coûts de main-d'œuvre plus élevés. Des modifications ont été apportées aux plans d'entretien de la flotte au cours de l'automne et de l'hiver afin de garantir que la flotte existante respecte le calendrier lors de l'arrivée de l'Ala'suinu au printemps. L'Atlantic Vision a été mis hors service en mars 2024 et les préparatifs en vue de sa restitution à son propriétaire ont commencé en mai 2024, coïncidant avec la conclusion de l'entente d'affrètement. Les augmentations salariales négociées ont également été plus élevées que prévu en raison des tendances de l'industrie et de l'inflation. Le nombre d'employés de l'équipe de renouvellement de la flotte

chargée de superviser et de soutenir l'intégration réussie de l'Ala'suinu a été plus élevé que l'exercice précédent, car le projet est passé de la supervision de la construction à la remise, au transit du navire et aux activités d'intégration.

Matériaux, fournitures et services

Les matériaux, les fournitures et les services ont augmenté de 16,6 millions de dollars par rapport à l'exercice 2022-2023 et de 7,9 millions de dollars, soit 19,7 %, par rapport au budget. Les coûts de renouvellement de la flotte liés à l'Ala'suinu ont augmenté de 9,6 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent. Ces coûts ont également été plus élevés que prévu dans le budget, principalement en raison de l'augmentation des coûts de transit liée à un changement d'itinéraire de livraison. La Société a fait appel à un tiers pour livrer le navire nouvellement affrété. L'itinéraire de transit initial passait par le canal de Suez, mais en raison des troubles dans la région, le navire a dû contourner le cap de Bonne Espérance, ce qui a augmenté les coûts de livraison. La Société a également enregistré une augmentation des coûts par rapport à l'exercice précédent et au budget en ce qui concerne les services professionnels et techniques soutenant les initiatives organisationnelles relatives à la formation, à la gouvernance et aux projets d'innovation. La Société continue d'être touchée par l'augmentation des coûts découlant de l'inflation.

Réparation et entretien

Les coûts de réparation et d'entretien ont augmenté de 1,7 million de dollars par rapport à l'exercice précédent et de 3,7 millions par rapport au budget. Les plans d'entretien des navires ont été mis à jour pour réaliser des activités supplémentaires au cours de l'exercice pour veiller à ce que les navires nécessaires soient disponibles pendant la période d'intégration de l'Ala'suinu.

Assurances, loyers et services publics

Les assurances, les loyers et les services publics ont été supérieurs de 0,8 million de dollars comparativement à l'exercice précédent et supérieurs de 0,5 million au budget. Les primes d'assurance ont augmenté par rapport à l'exercice précédent et au budget en raison des assurances supplémentaires requises pour le transit de l'Ala'suinu vers le Canada et de l'augmentation de la valeur des actifs côtiers. Les coûts des services par satellite pour les navires ont également augmenté, car la Société a mis à l'essai une nouvelle technologie pour améliorer la connectivité du réseau des navires.

Déplacements

Les frais de déplacement ont été supérieurs de 0,9 million de dollars comparativement à l'exercice précédent et supérieurs de 0,3 million au budget. L'augmentation d'une année sur l'autre est principalement liée à l'augmentation de la formation réglementaire et des déplacements liés à l'intégration de l'Ala'suinu.

Coûts administratifs

Les coûts administratifs ont été supérieurs de 0,9 million de dollars comparativement à l'exercice précédent et supérieurs de 0,4 million au budget. Ces augmentations sont liées à des campagnes de marketing telles que la réduction d'automne, la promotion des cabines adaptées aux animaux de compagnie et l'arrivée de l'Ala'suinu.

CARBURANT

Les charges en carburant ont été inférieures de 4,4 millions de dollars comparativement à l'exercice précédent et supérieures de 5,1 millions au budget. Les prix des carburants ont été inférieurs à ceux de l'exercice précédent, bien qu'ils aient été plus élevés que prévu. Les

prix des carburants ont augmenté en raison des conditions du marché mondial et de l'introduction du Règlement sur les combustibles propres. Les changements dans la configuration de la flotte pour l'automne et l'hiver ont entraîné une augmentation de la consommation par rapport à l'exercice précédent et au budget.

FRAIS D'AFFRÈTEMENT

Les frais d'affrètement ont été supérieurs de 3,4 millions de dollars comparativement à l'exercice précédent et supérieurs de 1,3 million au budget. Les frais d'affrètement consistent en des paiements pour deux navires affrétés, l'Atlantic Vision et l'Ala'suinu. La Société a accepté la livraison et commencé les paiements d'affrètement de l'Ala'suinu en février 2024, soit plus tôt que prévu, ce qui a entraîné une augmentation des coûts d'une année sur l'autre.

PERTES

Perte liée à l'aliénation des immobilisations corporelles

Cet exercice, la Société a constaté une perte de 3,9 millions de dollars liée à l'aliénation et à la réduction de valeur d'actifs à long terme, par rapport à une perte de 1,8 million de dollars l'exercice précédent. L'Atlantic Vision a été retiré du service actif en mars 2024, ce qui a entraîné une réduction de valeur de plusieurs projets d'amélioration locative.

AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société fait appel à un actuaire indépendant pour l'aider à calculer les charges liées aux avantages sociaux futurs en fonction des hypothèses de gestion, notamment les taux d'actualisation, les taux de mortalité, les taux de rendement attendus des actifs du régime et d'autres dispositions énoncées dans les normes

comptables relatives aux prestations de retraite et aux avantages postérieurs à l'emploi. Cet exercice, la Société a comptabilisé une charge de (27) millions de dollars, dont (29,2) millions de dollars sont liés au régime de retraite. Les charges de retraite sont en position de reprise en raison de l'amortissement des gains actuariels, d'un rendement plus élevé des actifs du régime et d'une diminution de la provision pour moins-value qui était requise par la norme comptable sur les retraites afin de réduire l'excédent de l'actif au titre des prestations ajustées par rapport aux prestations futures attendues.

Charges d'amortissement

L'amortissement a augmenté de 4,5 millions de dollars cet exercice par rapport à l'exercice précédent, mais a été inférieur de 13,2 millions de dollars par rapport au budget. Les charges d'amortissement ont augmenté en raison de l'augmentation de l'investissement en immobilisations. L'amortissement est inférieur au budget en raison de la différence entre les dates d'achèvement estimées et réelles des projets. Les durées de vie utiles prévues à des fins de planification sont calculées globalement, ce qui entraîne des différences par rapport aux taux d'amortissement réels.

Charge de désactualisation

La Société a comptabilisé une charge de 0,95 million de dollars cet exercice, comparativement à 0,7 million de dollars l'exercice précédent, au titre de ses obligations de mise hors service d'immobilisations. La charge de désactualisation représente l'augmentation de l'obligation en raison de l'écoulement du temps.



91 088
Véhicules
commerciaux



85%
Ponctualité
Y compris les retards dus aux
conditions météorologiques
83%



1 739
Nombre de
traversées



145 257
Véhicules à
passagers



367 786
Passagers

FINANCEMENT PUBLIC

Les revenus du financement public constatés ont augmenté de 60,2 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent. L'augmentation de 37,5 millions de dollars du financement d'exploitation est attribuable aux coûts associés à l'intégration de l'Ala'suinu, à l'augmentation des coûts d'exploitation et aux paiements rétroactifs liés aux ententes salariales négociées. Les charges d'immobilisations ont augmenté de 22,7 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent. Les améliorations locatives de l'Ala'suinu et la construction du nouveau bâtiment administratif de Port aux Basques sont deux projets majeurs de cet exercice. Le financement public global a été inférieur de 11,5 millions de dollars au budget, en raison du calendrier des dépenses de trésorerie prévues pour l'arrivée tardive de l'Ala'suinu au Canada.

CHARGES D'IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En 2023-2024, la Société a dépensé 63,5 millions de dollars pour le renouvellement des actifs, comparativement à 40,9 millions de dollars l'exercice précédent. Sur ce montant, 35,2 millions de dollars ont été consacrés à des projets liés à la flotte, comparativement à 21,7 millions de dollars l'exercice précédent. Les immobilisations relatives à la flotte se sont concentrées sur les mises à niveau régulières, les investissements destinés à répondre aux exigences réglementaires ou de classe et les améliorations locatives pour l'Ala'suinu. Un montant supplémentaire de 28,3 millions de dollars a été dépensé pour remplacer et moderniser les installations et équipements côtiers, mettre à niveau les exigences informatiques et investir dans des projets d'innovation, par rapport à 19,2 millions de dollars pour l'exercice 2022-2023.

Le trafic et les employés

	2023-2024	2022-2023	2021-2022	2020-2021	2019-2020
Passagers	367 786	360 388	231 298	139 988	311 499
Véhicules passagers	145 257	142 645	91 336	50 449	120 426
Véhicules commerciaux	91 088	92 687	90 222	89 723	82 194
Équivalents autos*	534 321	538 289	468 157	420 009	470 095
Nombre de passages uniques	1 739	1 750	1 642	1 498	1 632
Employés (période de pointe)	1 388	1 283	1 140	1 110	1 276
Employés (équivalent temps plein)**	1 126	1 082	1 009	880	1 063

*Il s'agit de la longueur d'un véhicule passager moyen.

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

Tableau Aperçu de la situation financière

Exercice terminé le 31 mars (2024, 2023, 2022, 2021 et 2020) [en milliers]

	2023-2024	2022-2023	2021-2022	2020-2021	2019-2020
Produits des activités de transport	121 012 \$	119 502 \$	96 182 \$	83 056 \$	105 396 \$
Intérêts et autre revenu	14 692	421	79	182	229
Gains	7 729	12 396	8 488	4	-
Total des revenus	143 433	132 319	104 749	83 242	105 625
Charges d'exploitation	190 823 \$	161 182 \$	142 655 \$	128 795 \$	141 014 \$
Carburant	47 634	51 998	27 448	14 559	28 341
Frais d'affrètement	19 111	15 744	15 446	16 768	14 468
Pertes	3 930	1 834	534	11 093	306
Avantages sociaux futurs	(26 795)	44 373	194	688	516
Amortissement/ Charge de désactualisation	62 338	57 579	57 794	60 496	52 025
Total des charges	297 041	332 710	244 071	232 399	236 670
Déficit avant le financement public	153 608	200 391	139 322	149 157	131 045
Financement public					
Opérations	128 467	90 948	93 598	109 494	83 239
Immobilisations	63 548	40 880	37 905	31 627	50 076
Excédent lié aux activités (déficit)	38 407 \$	(68 563) \$	(7 819) \$	(8 036) \$	2 270 \$





Message du président du Conseil d'administration

Les navires de Marine Atlantique ont effectué plus de 1 700 traversées en 2023-2024, transportant des personnes et des marchandises à destination et en provenance de la province la plus à l'est du Canada, assurant ainsi une connexion vitale pour l'économie du Canada atlantique. Merci aux employés de Marine Atlantique qui ont travaillé sans relâche au cours de l'année pour assurer un service de navigation sûr et efficace.

En février, nous avons pris livraison d'un nouveau navire nommé Ala'suinu. Le nom du navire est un terme mi'kmaq qui signifie « voyageur » et qui reflète l'attachement historique des communautés mi'kmaq à Terre-Neuve-et-Labrador et à la Nouvelle-Écosse. Le navire entrera en service en 2024-2025 et offrira aux clients des commodités accrues, tout en respectant les normes d'accessibilité et d'environnement afin d'améliorer l'expérience des clients.

L'organisation a continué à progresser sur d'autres priorités essentielles, telles que l'élaboration de sa stratégie visant à atteindre la carboneutralité d'ici 2050, qui se traduira par une diminution des émissions de carbone et une réduction continue de l'empreinte environnementale. La société a également rédigé son premier rapport sur la divulgation des risques financiers liés au climat.

Tout au long de l'année, l'accent a été mis sur les personnes et la culture, avec l'achèvement de notre plan d'accessibilité, la poursuite de la mise en œuvre d'un programme de santé et de sécurité psychologiques, l'élaboration d'un plan d'équité salariale, le développement d'un plan stratégique de ressources humaines conçu pour répondre aux besoins de la main-d'œuvre d'aujourd'hui, et la collaboration avec nos partenaires de l'industrie pour attirer la prochaine génération d'employés de l'industrie maritime.

Nous nous engageons à fournir un environnement de travail accessible, diversifié et inclusif qui offre aux employés la possibilité de progresser dans leur carrière. En 2023-2024, la construction du nouveau bâtiment administratif à Port aux Basques a beaucoup progressé. Il s'agit d'une installation accessible, inclusive et respectueuse de l'environnement qui encourage la santé et le bien-être des employés. Nous attendons avec impatience son ouverture à la fin de l'été.

« Quatre-vingt-onze pour cent des clients ont déclaré que le service de navigation répondait à leurs attentes ou les dépassait, tandis que le coût du service reste un point à améliorer. À cette fin, l'organisation est restée concentrée sur l'accessibilité et la durabilité du service, dont la poursuite des travaux en vue d'un nouveau modèle de recouvrement des coûts est un élément clé. »

Nous remercions le gouvernement du Canada pour son soutien et ses investissements continus en faveur d'une Marine Atlantique forte qui soutient une chaîne de transport et d'approvisionnement nationale robuste.



En 2024-2025, l'Ala'suinu, élément clé du plan de remplacement à long terme de la flotte de l'organisation, entrera en service et offrira aux clients une expérience améliorée, tout en garantissant un service de navigation sûr, fiable et abordable.

Cordialement,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gary O'Brien', written over a horizontal line.

Gary O'Brien

Président du Conseil d'administration



Message du président et chef de la direction

L'une des caractéristiques les plus marquantes de Marine Atlantique est sa flotte de grands traversiers. Au fil des ans, nos navires sont devenus des souvenirs inoubliables pour nos clients et nos employés. Les gens s'attachent aux navires pour diverses raisons, et c'est donc un événement important lorsque l'organisation apporte des changements à la flotte.

En 2023-2024, nous avons célébré deux étapes importantes liées aux navires. Au cours de l'année, nous avons pris livraison de notre plus récent navire, l'Ala'suinu. Ce navire a été construit pour naviguer dans notre environnement difficile, tout en émettant moins de carbone dans l'atmosphère grâce à la conception efficace de son moteur, combinée à un système d'alimentation par batterie. Le navire émet moins de bruit sous-marin afin de réduire l'impact sur les mammifères qui partagent les eaux dans lesquelles il navigue. Nous attendons avec impatience l'année 2024-2025 pour accueillir les clients à bord de l'Ala'suinu.

L'Ala'suinu est fier d'exposer des œuvres d'art originales d'artistes autochtones locaux et, au cours de l'année, nous avons achevé nos premières

installations d'art autochtone dans nos terminaux, alors que nous poursuivons notre chemin vers la vérité et la réconciliation.

En mars, l'Atlantic Vision a effectué sa dernière traversée pour Marine Atlantique. Le navire a fourni aux clients une expérience fiable et confortable sur les services de Port aux Basques et d'Argentia pendant plus de 15 ans.

Au cours des 12 derniers mois, l'organisation s'est concentrée sur des initiatives clés conçues pour nous permettre d'atteindre les objectifs de notre cycle de planification quinquennal. Il s'agissait notamment de poursuivre notre démarche en vue d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050, en établissant un inventaire de référence des gaz à effet de serre et en mettant en œuvre notre feuille de route, qui fixe des objectifs et des indicateurs de rendement clés. Nous investissons dans l'électrification de notre flotte de véhicules et dans l'installation d'infrastructures à haut rendement énergétique, nous participons activement au programme de l'Alliance verte et nous mettons au point de nouvelles technologies qui nous aideront à mener à bien notre démarche environnementale.

L'un de nos objectifs opérationnels est de fournir aux clients des informations en temps utile pour leur permettre de planifier leur voyage en fonction de leurs besoins. Notre système de contact avec la clientèle et notre site Web fournissent aux clients des informations actualisées, et les mises à jour effectuées au cours de l'année ont permis aux clients de choisir de recevoir des notifications par texto et par courriel pour tout avis lié à leur itinéraire de voyage.

« Nous avons amélioré nos services numériques pour les clients sur le site Web et avons commencé à travailler sur une application afin d'améliorer encore plus leur expérience. »

En cours d'année, nous avons commencé la mise en œuvre d'une nouvelle plateforme de recrutement et d'intégration afin d'offrir aux employés actuels et futurs une meilleure expérience utilisateur. Qu'il s'agisse d'assurer une transition en douceur lorsqu'ils se joignent à l'organisation ou qu'ils assument un nouveau rôle, notre objectif est de créer un environnement de travail qui favorise l'inclusion et le respect de tous. Pour garantir la présence de futurs employés qualifiés, nous travaillons en étroite collaboration avec les établissements d'enseignement pour mettre en œuvre un programme de bourses d'études pour les élèves officiers et



nous nous sommes associés à un programme national visant à sensibiliser les jeunes susceptibles d'envisager une carrière dans le secteur maritime.

Il ne fait aucun doute que l'année 2023-2024 a été très chargée. Merci à tous nos employés pour leur engagement et leur dévouement continus, qui sont à l'origine de notre succès. Je me réjouis de continuer à travailler avec tous nos partenaires au cours de l'année à venir, alors que nous nous efforçons d'atteindre nos objectifs.

Cordialement,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Murray Hupman'.

Murray Hupman
Président et chef de la direction

Nos principes directeurs

Notre vision

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

Notre mission

Fournir un service de navigation sûr, respectueux de l'environnement et de qualité entre l'île de Terre-Neuve et la province de Nouvelle-Écosse, de manière fiable, courtoise et rentable.



Engagement
 Nous sommes responsables
 de notre rendement et du
 respect de nos
 engagements.



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



Travail d'équipe
 Nous travaillons ensemble
 pour obtenir les meilleurs
 résultats possibles pour
 l'organisation.



Nos valeurs



Excellence
 Nous sommes fiers de
 fournir les meilleurs
 services possibles.



Diversité
 Accepter nos différences
 permet d'améliorer notre
 rendement et nous aide à
 atteindre nos objectifs.



Sécurité
 La protection des
 personnes, des biens et de
 l'environnement est notre
 priorité absolue.



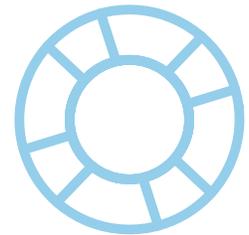
Profil de l'entreprise

Marine Atlantique est une société d'État fédérale chargée de remplir le mandat constitutionnel consistant à offrir un service de transport de marchandises et de passagers entre Port aux Basques (Terre-Neuve-et-Labrador) et North Sydney (Nouvelle-Écosse). Ce service est essentiel pour relier la province de Terre-Neuve-et-Labrador au reste du Canada.

Marine Atlantique exploite des terminaux à Port aux Basques et Argentia (Terre-Neuve-et-Labrador) ainsi qu'à North Sydney (Nouvelle-Écosse). Nous exploitons des services de navigation sur deux itinéraires, un service quotidien de 96 milles nautiques tout au long de l'année entre Port aux Basques et North Sydney et

un service saisonnier de 280 milles nautiques entre Argentia et North Sydney.

Pour remplir son mandat, Marine Atlantique exploite une flotte de quatre traversiers de cote glace (navires dotés de renforcements et de spécifications supplémentaires pour permettre la navigation sur la glace de mer) : le Blue Puttees, le Highlanders, l'Atlantic Vision et le Leif Ericson. La société rend des comptes chaque année au gouvernement du Canada par l'intermédiaire du ministre des Transports.



Lorsque Terre-Neuve s'est jointe au Canada en 1949, le service de navigation entre la province de Terre-Neuve-et-Labrador et le continent s'est vu accorder un statut constitutionnel spécial en vertu de la clause 32(1) des conditions de l'union (*la Loi sur Terre-Neuve, 1949*), qui garantit que le Canada acceptera de « maintenir en service, entre North Sydney et Port-aux-Basques, une liaison par bateaux à vapeur mixtes adaptée aux besoins du trafic, à compléter, dès l'achèvement de la route reliant Corner Brook à Port-aux-Basques, par la mise en place des moyens nécessaires au transport des véhicules à moteur ».

Opérations

Marine Atlantique transporte un large éventail de marchandises. Chaque jour, la société transporte des passagers, des véhicules de tourisme, des semi-remorques et leurs conducteurs, des remorques sans tracteur (c.-à-d. sans camion attaché) et d'autres véhicules tels que des autocaravanes, des autobus, des motocyclettes et des véhicules tout-terrain.

En tant qu'unique service quotidien de navigation entre l'île de Terre-Neuve et la province de Nouvelle-Écosse, la société transporte les marchandises qui entrent et sortent de la province par l'intermédiaire de l'industrie du camionnage commercial. L'industrie du camionnage commercial est une partie prenante importante et notre service est un élément clé de la chaîne d'approvisionnement régionale. Des produits d'importance vitale, notamment des denrées périssables et des fournitures médicales, sont transportés tous les jours en raison de la nature de l'entreposage et de la livraison juste-à-temps. Les entreprises locales de Terre-Neuve dépendent de ce service pour maintenir leur chaîne d'approvisionnement vers les clients situés en dehors de l'île.

En plus d'être le principal service de navigation pour l'acheminement de véhicules de tourisme sur l'île de Terre-Neuve et au large de celle-ci, Marine Atlantique est également un précieux transporteur de personnes. Le transport par traversier permet de relier Terre-Neuve-et-Labrador au reste du Canada.

Pendant les mois d'été, Marine Atlantique transporte un grand nombre de voyageurs, résidents et non-résidents, jouant ainsi un rôle important dans le soutien de l'industrie touristique de la province.

Marine Atlantique exploite quatre navires conçus pour répondre aux besoins de sa clientèle diversifiée. Qu'il s'agisse de transporter d'importantes quantités de marchandises ou d'offrir des services modernes aux passagers, l'organisation s'efforce de fournir une expérience de voyage sûre, fiable et de qualité.



Marine Atlantique exerce ses activités conformément à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et à la réglementation internationale sur les marchandises dangereuses en mer, qui précisent comment les marchandises doivent être arrimées et séparées à bord des navires. Ces règlements sont constamment mis à jour avec de nouvelles informations afin de garantir la sécurité.



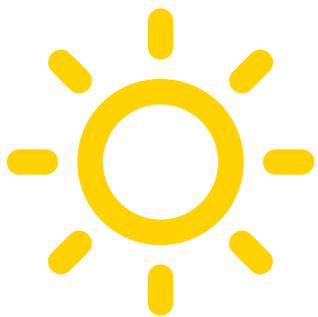
Environnement opérationnel

Opérant toute l'année, les navires de Marine Atlantique naviguent par beau temps en été et dans des conditions hivernales rigoureuses. Les capitaines et les équipages de nos navires surveillent en permanence les conditions météorologiques afin de garantir la sécurité, la fiabilité et le confort des passagers pendant le voyage. Le service de Marine Atlantique est influencé par son environnement opérationnel, ce qui justifie la nécessité de disposer de navires modernes, de cote glace, bien entretenus et centrés sur les passagers, ainsi que d'un équipage hautement qualifié et formé.

Normes et réglementations en matière de sécurité

Les navires de Marine Atlantique sont entretenus conformément à des normes réglementaires et de sécurité strictes. Les navires doivent être conformes aux codes et règlements de sécurité maritime de Transports Canada et sont inspectés par la Sécurité maritime de Transports Canada et

Det Norske Veritas, une société de classification de renommée mondiale, afin de s'assurer de leur conformité. Le système de gestion de la sécurité fait l'objet d'un audit indépendant par la société de classification Lloyd's Register, qui vérifie la conformité aux exigences du Code international de gestion de la sécurité pour l'exploitation sécuritaire des navires et la prévention de la pollution. L'exploitation des navires de Marine Atlantique est régie par plusieurs lois et règlements, notamment le *Code canadien du travail*, la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et son Règlement, le Code maritime international des marchandises dangereuses, la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et son règlement, la *Loi sur la marine marchande du Canada* et son règlement, la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs et le Règlement sur les zones de contrôle des émissions de soufre.



Flotte de navires



Blue Puttees

Ce navire, qui porte fièrement le nom du régiment qui a représenté Terre-Neuve pendant la Première Guerre mondiale, s'est ajouté à la flotte de Marine Atlantique en 2011. D'une longueur d'environ 200 mètres, le navire répond aux exigences d'accessibilité et offre un large choix de cabines, de places assises, d'équipements et de choix de restauration pour répondre aux besoins des clients.



Highlanders

Le Highlanders a été ajouté à la flotte de Marine Atlantique en 2011. Nommé en reconnaissance du service militaire distingué du régiment Highland de Nouvelle-Écosse, ce navire de 200 mètres répond aux exigences d'accessibilité et offre un large choix de cabines, de places assises, d'équipements et de choix de restauration pour répondre aux besoins des clients.



Atlantic Vision

Introduit dans la flotte de Marine Atlantique en 2009, ce navire de 203 mètres, accessible et affrété, offre un grand choix de cabines, de places assises, d'équipements et de choix de restauration pour les clients.

**Achèvement du service avec Marine Atlantique le 15 mars 2024*



Leif Ericson

Introduit dans la flotte de Marine Atlantique en 2001, le Leif Ericson est le navire à vocation commerciale de la société. Nommé pour marquer le 1 000^e 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 de transport des clients commerciaux.



Derniers adieux à l'Atlantic Vision

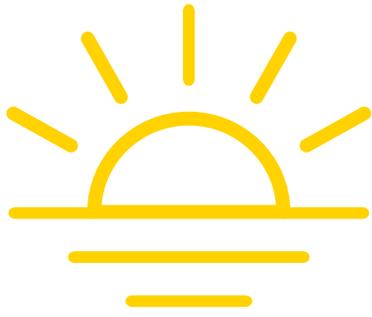
Le 15 mars 2024, l'Atlantic Vision a effectué sa dernière traversée avec Marine Atlantique, marquant la fin de 15 années de service fiable entre Port aux Basques, Argentia et North Sydney.

Introduit dans la flotte en 2009 et baptisé ainsi à l'issue d'un concours organisé par la collectivité, ce navire a relié nos communautés, nos provinces et des centaines de milliers de clients au cours de ses années de service.

Pour de nombreux membres de notre équipe, anciens et actuels, il s'agissait d'une deuxième

maison qui leur a laissé des souvenirs impérissables. Pour nos clients, l'Atlantic Vision fait désormais partie de leur histoire et de leur expérience. C'est là qu'ils ont rencontré de nouveaux amis, qu'ils se sont remémoré d'anciennes connaissances et qu'ils ont commencé de nouvelles aventures.

Merci à tous ceux qui ont participé à l'aventure de l'Atlantic Vision. Il occupera une place particulière dans notre histoire et s'ajoutera à une fière liste d'anciens navires qui ont servi efficacement les habitants de notre région.



Bienvenue à l'Ala'suinu



Le 7 février 2024, Marine Atlantic a pris livraison de son plus récent navire, l'Ala'suinu, qui signifie « voyageur » en mi'kmaq.

La conception du navire est axée sur la protection de l'environnement dans lequel nous exerçons nos activités. Grâce à la conception de moteurs efficaces qui réduisent la consommation de carburant, à l'ajout de batteries et à la prise de mesures pour réduire le bruit sous-marin, nous nous efforçons de réduire l'impact sur la vie marine ainsi que notre empreinte carbone.

Pour les clients, l'Ala'suinu intègre les dernières normes canadiennes en matière d'accessibilité et offre des commodités telles que des cabines pour les passagers (y compris des cabines adaptées aux animaux de compagnie), des compartiments de transport de passagers, des options de restauration, des salons, une aire de jeux pour les enfants et un chenil pour les animaux de compagnie.

L'affrètement du navire, d'une durée de cinq ans, prévoit une option d'achat du navire. Nous sommes ravis des améliorations que ce navire offrira à nos clients et attendons avec impatience l'entrée en service de l'Ala'suinu à l'été 2024.



Nouveau bâtiment administratif

Après des années de conception, de planification et de construction, Marine Atlantique attend avec impatience l'ouverture officielle du nouveau bâtiment administratif de Port aux Basques à la fin de l'été 2024.

Une fois achevé, ce bâtiment permettra de résoudre les problèmes d'espace et d'infrastructure pour les employés qui assurent certaines fonctions administratives. La nouvelle installation est un élément important de la vision de la société d'offrir un lieu de travail sain, accessible, inclusif et respectueux de l'environnement pour les employés.

L'installation comprend des équipements modernes et de nouvelles technologies environnementales, notamment des bornes de recharge pour véhicules électriques et des panneaux solaires. La conception structurelle du bâtiment comprend des panneaux basculants à haut rendement énergétique, des vitrages de fenêtres et des matériaux robustes et résistants aux intempéries, conçus pour nécessiter moins d'entretien. La conception et la construction respectent les exigences de la certification LEED (Leader en matière de conception économe en énergie), l'objectif étant d'obtenir la certification LEED Argent.



Notre engagement en matière d'environnement

Nous vivons à une époque où le changement climatique a un impact négatif sur notre environnement. L'équipe de Marine Atlantique s'est engagée à participer à la protection des zones dans lesquelles elle exerce ses activités. Il s'agit notamment de parvenir à la carboneutralité d'ici 2050. Les effets du changement climatique présentent également des occasions pour l'organisation. Trois initiatives stratégiques de l'organisation reconnaissent l'importance d'aborder les impacts du changement climatique sur les opérations, notamment l'atteinte de la carboneutralité d'ici 2050, le développement d'une stratégie de remplacement de la flotte à long terme, et la garantie de l'abordabilité et de la durabilité du service.

Marine Atlantique poursuit le développement de sa stratégie de carboneutralité d'ici 2050. Marine Atlantique a achevé sa feuille de route de carboneutralité et a également établi un inventaire de référence des gaz à effet de serre (GES). Cette feuille de route aidera l'organisation à définir des indicateurs de rendement clés et des objectifs précis, à centraliser les données afin de faciliter le suivi et les données de carboneutralité, et à élaborer un tableau de bord de déclarations. Un Comité de gestion de l'environnement

a également été mis en place afin de fournir des orientations permettant à l'organisation d'atteindre ses objectifs de performance environnementale, de remplir ses obligations en matière de conformité et de minimiser l'impact de ses activités sur l'environnement.

Cette année, Marine Atlantique a publié son premier rapport sur la divulgation des risques financiers liés au climat. Le rapport complet se trouve à l'annexe A.



En décembre 2015, le Conseil de stabilité financière (CSF), un organisme international qui surveille le système financier mondial et formule des recommandations à son sujet, a créé le groupe de travail sur les divulgations financières liées au climat afin d'élaborer des divulgations volontaires et cohérentes sur les risques financiers liés au climat que les entreprises pourront utiliser lorsqu'elles fourniront des informations aux investisseurs, aux prêteurs, aux assureurs et à d'autres parties prenantes.

Le groupe de travail sur les divulgations financières liées au climat a publié ses recommandations finales en juin 2017 à l'issue d'un processus collaboratif de consultation des parties prenantes au niveau mondial. Les recommandations du groupe de travail sur les divulgations financières liées au climat visent à améliorer la transparence des marchés et à permettre une allocation efficace des capitaux dans le cadre de la transition vers une économie à faibles émissions de carbone, comme le prévoit l'Accord de Paris.

Dans son budget 2022, le gouvernement du Canada s'est engagé à obliger les entreprises canadiennes à signaler les risques financiers liés au climat. Depuis 2024, Marine Atlantique s'est jointe à d'autres entités gouvernementales pour communiquer chaque année des informations sur le climat conformément au cadre du groupe de travail sur les divulgations financières liées au climat.

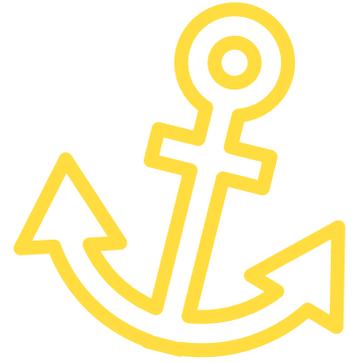
Programme de recyclage et d'élimination des piles

Les piles alimentent le monde moderne, qu'il s'agisse d'une tablette, d'une souris, d'un outil électrique ou d'un appareil photo numérique. Lorsque les piles perdent leur charge ou leur capacité à se recharger, il est temps de les recycler. Notre équipe de gestion des déchets s'est associée à une organisation à but non lucratif nommée pour recycler et réduire les déchets en toute sécurité afin de nous aider à atteindre nos objectifs environnementaux globaux.





Un service sûr et sécuritaire



La sécurité est l'affaire de tous et Marine Atlantique s'engage à mettre en place des mesures qui favorisent la sûreté et la sécurité et à procéder en permanence à des examens, à des mises à jour et à des changements, sur la base de ses expériences. Nous aspirons à ce qu'aucune personne ne soit blessée et qu'aucun bien ne soit endommagé. Grâce à nos politiques, procédures, plans et actions, nous accordons la plus grande importance à la sécurité des opérations.

La sécurité est la responsabilité de tous

En travaillant ensemble, les comités de santé et de sécurité au travail de Marine Atlantique poursuivent des objectifs par le biais de la collaboration, de la coopération et de l'éducation.

Nos comités conjoints de santé et de sécurité au travail encouragent les employés-cadres et non-cadres à travailler ensemble pour créer un environnement de travail sain et sûr :

- Aider à la mise en œuvre et au suivi du programme d'équipement de protection individuelle.
 - Participer aux enquêtes et études relatives à la santé et à la sécurité des employés.
 - Examiner et résoudre rapidement les questions relatives à la santé et à la sécurité des employés.
 - Contrôler régulièrement les données relatives aux incidents, aux blessures, aux dangers et à toute analyse d'incident connexe.
 - Participer à la mise en œuvre des changements apportés aux processus et procédures de travail susceptibles d'avoir une incidence sur la santé et la sécurité au travail.
 - Effectuer des inspections mensuelles sur chaque lieu de travail.
- Promouvoir la santé et la sécurité sur le lieu de travail.
 - Aider à la mise en œuvre et au suivi des programmes d'éducation en matière de santé et de sécurité.
 - Aider à la mise en œuvre et au suivi du programme de prévention des risques.

Programmes de gestion des visiteurs et des entrepreneurs

Dans le cadre de nos efforts constants visant à protéger tous ceux qui visitent nos sites, nous avons continué à mettre en œuvre tout au long de l'année des mises à jour des programmes de gestion des entrepreneurs et de gestion des visiteurs.

Ces programmes guident les entrepreneurs, les sous-traitants et les visiteurs dans l'application des normes de santé et de sécurité attendues lorsqu'ils visitent la propriété de Marine Atlantique ou y effectuent des travaux. Les participants à ces programmes reçoivent un aperçu des procédures de sécurité de la société, un examen de l'équipement de sécurité requis ainsi que les règles de conduite sur le site. Notre équipe vit cet engagement chaque jour en définissant des lignes directrices claires au début de ces relations de travail et de visite.

Semaine de la **sécurité** de la **santé**

Du 1^{er} au
6 mai
2023



Ensemble, nous pouvons créer des milieux de travail et des communautés adorables

#SemaineSécuritéSanté

Marine Atlantique a célébré la Semaine de la sécurité et de la santé du 6 au 11 mai. Remplaçant la Semaine nord-américaine de la sécurité et de la santé au travail (SNASST), cette célébration met davantage l'accent sur la sécurité et la santé au Canada qu'à l'étranger et nous permet de réfléchir au rôle que nous pouvons tous jouer pour créer des lieux de travail et des communautés où chacun peut se sentir en sécurité et en bonne santé, et s'épanouir.

1 236 JOURS

Absence d'incidents avec arrêt de travail



Félicitations à l'atelier d'entretien
de Port aux Basques

Un nouvel outil de gestion des incidents

Au cours de l'année, notre organisation a mis en place une nouvelle plateforme infonuagique de gestion de la sécurité et des rapports d'incidents, conçue pour gérer les opérations de sécurité et de sûreté de manière efficace en fournissant un accès à un système moderne de gestion et de rapport d'incidents visant à améliorer l'accès aux rapports et à simplifier les besoins liés à ces derniers.

La nouvelle application de cet outil offre aux utilisateurs mobiles des fonctions essentielles, notamment la gestion des informations, qui réduit la quantité d'informations à saisir manuellement et permet de repérer plus facilement les possibilités de mesures correctives afin de réduire le risque d'incidents futurs.



Préparation et formation aux exercices d'urgence

En octobre, les employés ont participé à un exercice annuel de préparation aux situations d'urgence destiné à évaluer les capacités de réaction de l'organisation en matière de sécurité et d'environnement. Ces exercices annuels sont conçus pour renforcer les capacités d'intervention en cas d'urgence dans l'ensemble de l'organisation grâce à une combinaison de cours et de simulations.

Au cours de l'année, environ 80 employés ont suivi une formation sur la préparation aux situations d'urgence, sur le cycle de planification de la gestion des situations d'urgence et pour obtenir la certification ICS 100.

Cybersécurité et protection de l'information

Les cybermenaces constituent un risque pour les organisations du monde entier. Marine Atlantique continue d'évoluer dans la protection de ses actifs numériques en introduisant de nouvelles initiatives et mesures pour se prémunir contre ces activités illégales et protéger les informations de l'entreprise et des clients. En collaboration avec des organisations externes telles que la Surveillance du Centre canadien pour la cybersécurité, les activités d'atténuation sont continuellement examinées, développées et mises en œuvre. Grâce à une combinaison de solutions basées sur la technologie, les processus, la sensibilisation et les politiques, la société travaille avec ses employés et ses partenaires externes pour se protéger contre l'accès non autorisé aux systèmes et aux informations.



Investissement et innovation

L'investissement et l'innovation jouent un rôle important et intégral dans la mise en place d'un service de navigation sûr, fiable et efficace. Grâce à la mise en place du Comité d'innovation, nous déterminons et développons des stratégies innovantes prioritaires qui ont un impact positif sur nos services, nos clients et nos employés. Des investissements importants ont été réalisés pour le renouvellement de la flotte avec l'introduction de l'Ala'suinu et l'amélioration des infrastructures côtières, notamment le nouveau bâtiment administratif de Port aux Basques. Au cœur de chacun de ces projets se trouve notre engagement à mettre en place l'infrastructure et les processus nécessaires pour fournir un service de navigation sûr, fiable et abordable.



Le Blue Puttees a fait l'objet d'une mise à niveau complète du système intégré d'alarme, de surveillance et de contrôle du navire, ainsi que d'inspections et de réparations de la boîte de vitesses, qui sont destinées à moderniser les infrastructures de notre navire.

Renouvellement et maintenance de la flotte

L'entretien de nos actifs en vue d'assurer un niveau élevé de fiabilité est au cœur de notre philosophie de maintenance préventive. Au cours de l'année, des projets ont été menés à bien sur le Highlanders, le Blue Puttees et le Leif Ericson afin de respecter cet engagement.



Le Leif Ericson a fait l'objet d'une mise en cale sèche réglementaire au cours de laquelle des inspections de classe ainsi que des réparations ont été effectuées afin de permettre au plus vieux navire de notre flotte de fonctionner de manière optimale pendant que l'organisation élabore des plans en vue de son remplacement éventuel.



Points forts de l'Ala'suinu

Nous nous réjouissons de l'année à venir, alors que nous préparons l'entrée en service de l'Ala'suinu à l'été 2024. Ce navire est un ajout important, car nous cherchons à répondre aux besoins de nos clients tout en minimisant notre impact sur l'environnement dans lequel nous exerçons nos activités.

- Environ 200 mètres de long
- Cote glace
- Puissance et capacité de propulsion accrues
- Dernières normes en matière d'accessibilité
- Navire écologique et technologie de bicarburant
- Capacité allant jusqu'à 1 000 passagers
- 146 cabines passagers
- 31 cabines adaptées aux animaux de compagnie
- 40 compartiments de transport de passagers
- Options de restauration
- Salons
- Aire de jeux pour enfants
- Chenil pour animaux de compagnie



Investissements côtiers



Le nouveau bâtiment administratif de Port aux Basques est un élément central du programme d'infrastructures côtières, qui met l'accent sur l'accessibilité, l'inclusion et le respect de l'environnement.

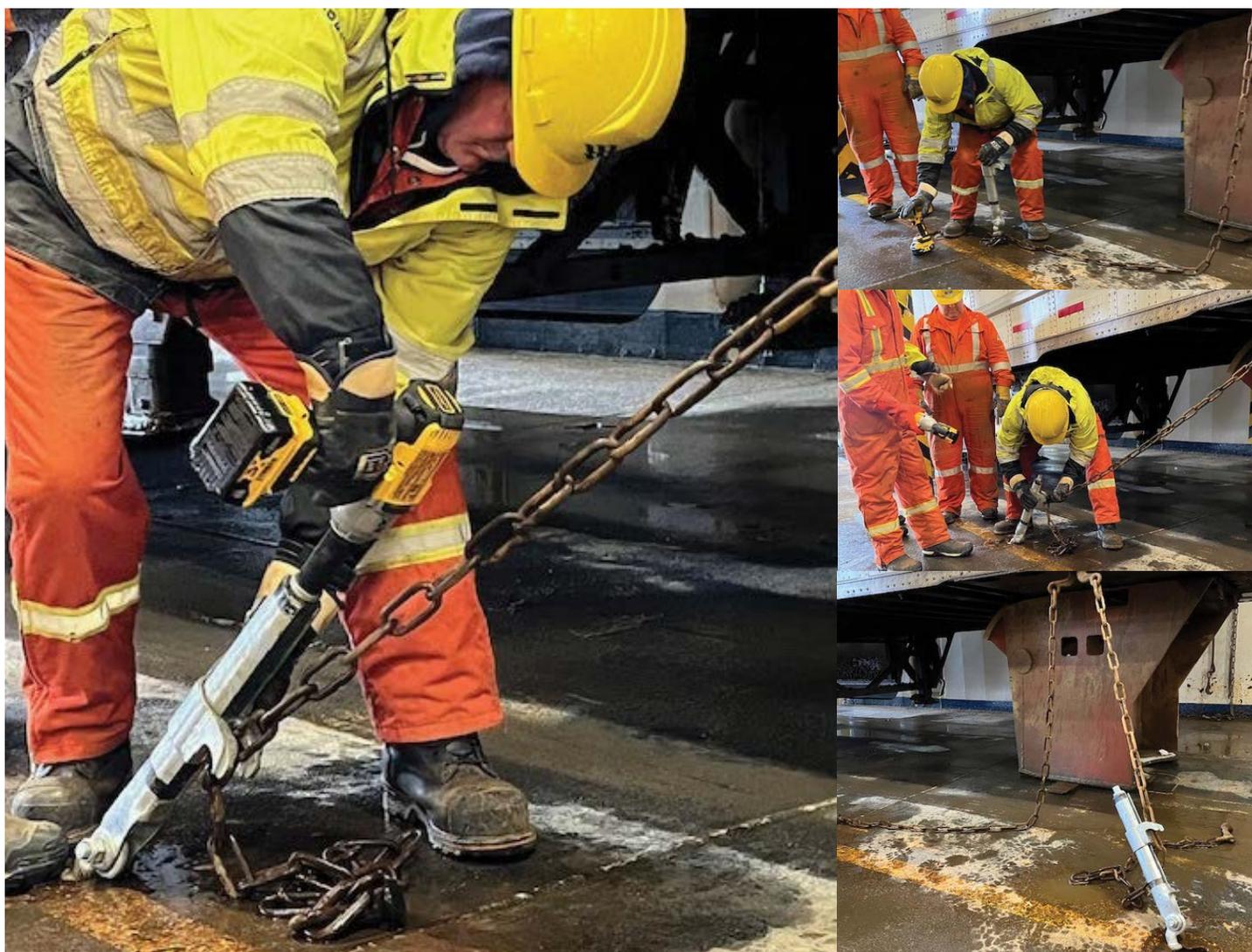


Grâce à l'innovation et aux investissements dans l'infrastructure réalisés au cours de l'année, deux nouvelles plateformes élévatrices à ciseaux électriques ont été introduites et nous attendons la livraison de deux nouvelles navettes électriques. Des chargeurs supplémentaires pour véhicules électriques sont en cours d'installation dans l'ensemble de l'organisation, l'infrastructure d'éclairage est en cours de modernisation, les systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation ainsi que les systèmes d'égouts sont en cours de modernisation également, et les activités générales d'entretien des quais et des terminaux se poursuivent tout au long de l'année, contribuant ainsi à notre stratégie globale d'écologisation.

Nouveau système d'arrimage à l'essai

Les remorques sans tracteur font partie intégrante du service commercial fourni par Marine Atlantique. Chaque fois qu'une remorque est transportée sur un navire, elle est équipée d'une boîte Roloc fixée sous la partie avant, et elle est arrimée au pont du navire à l'aide de chaînes en acier. Ensemble, ces éléments confèrent à l'unité la stabilité nécessaire pour l'empêcher de bouger lorsque le navire est en mouvement.

À la fin de l'année, l'équipe participait à un projet pilote visant à tester un nouveau type de système mécanique d'arrimage. Si ce système est mis en œuvre, les employés n'auront pas à exercer de force physique pour fixer et détacher les chaînes en acier sur le pont du navire, ce qui réduira le risque de blessure.



Connectivité des navires

Une connectivité Internet de haute qualité, en particulier en mer, reste un défi pour l'organisation. Pour fournir une connexion cellulaire fiable à bord du navire, il faut avoir accès à des tours cellulaires, ce qui n'est pas toujours possible en mer. En outre, une forte demande pour une largeur de bande limitée peut avoir un impact négatif sur l'expérience utilisateur.

Marine Atlantique s'efforce de relever ces défis et, tout au long de l'année, s'est concentrée sur plusieurs projets visant à mettre en place un réseau de connexion plus robuste sur ses navires. Ces projets sont conçus pour améliorer les options de connectivité des navires à tous les endroits, que ce soit en mer ou à quai, quel que soit l'itinéraire. Le système sélectionnera automatiquement la meilleure option disponible sans perte de connectivité réseau.

Starlink

Le projet Starlink offre une option de connexion réseau à haut débit et à faible latence (ce qui signifie qu'il réagit rapidement) pour les navires en mer, quel que soit leur itinéraire. L'objectif de ce projet est de fournir une connexion réseau rapide et fiable en navigation pour les besoins professionnels, le divertissement et la communication. Starlink a été déployé sur tous les navires et a permis à Marine Atlantique de déployer des applications intégrées. Nous continuons à chercher des possibilités d'utiliser cette technologie.

Connectivité cellulaire

La distribution d'une connexion cellulaire dans un navire en acier nécessite de nombreuses antennes de réseau. L'objectif de ce projet est d'augmenter la couverture cellulaire à l'intérieur des navires existants. Les antennes ont été modernisées et le câblage de l'infrastructure a été achevé. Les prochains projets incluront des amplificateurs cellulaires supplémentaires au sein de la flotte.

Réseau intelligent (pare-feu sur le navire)

Ce projet tire parti de notre technologie moderne de pare-feu de réseau afin de pouvoir sélectionner facilement le meilleur réseau disponible. L'objectif de ce projet est de fournir une commutation sécurisée et homogène des connexions réseau sur la base du meilleur signal disponible. Les pare-feu intelligents ont été déployés dans l'ensemble de la flotte et nous continuons à surveiller et à améliorer le service.

TV IP à la demande par Wi-Fi (nouveau)

Un système de TV IP offrira aux passagers et à l'équipage une option de divertissement supplémentaire par le biais du Wi-Fi et de leurs appareils personnels. Cela permettra à Marine Atlantique de diffuser des promotions, des informations, des messages de sensibilisation et du divertissement. L'objectif de ce projet est d'offrir aux clients et à l'équipage la possibilité d'accéder à la diffusion multimédia à la demande par Wi-Fi. La TV IP a été déployée sur le Leif Ericson et nous envisageons de l'offrir sur les autres navires.



Accent mis sur le client

Chaque jour, l'équipe de Marine Atlantique s'efforce de fournir à ses clients un service de navigation sûr, fiable, accessible et abordable. Offrir aux clients une expérience de haute qualité commence dès le premier contact et se poursuit jusqu'à la fin de leur parcours, en répondant à leurs besoins et à leurs demandes tout au long de la traversée.

Langues officielles

En tant que société d'État fédérale, Marine Atlantique s'engage à offrir à ses clients la possibilité de recevoir des services dans l'une ou l'autre des deux langues officielles du Canada. Dans le cadre de cet engagement, Marine Atlantique participe à un Comité consultatif qui relève du

Centre d'excellence en langues officielles et travaille avec le Commissariat aux langues officielles, le Conseil du Trésor et le ministère du Patrimoine canadien afin de satisfaire à ses exigences en vertu de la *Loi sur les langues officielles*.

Au cours de l'année, Marine Atlantique a mis en place un nouveau domaine de courriel bilingue (@ma.ca) afin de mieux servir les clients et le public lorsqu'ils interagissent avec les employés dans la langue officielle de leur choix.

96%

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

95%

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

91%

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

82%

des clients sont très satisfaits de l'expérience à bord

85%

des clients évaluent positivement la fiabilité du service de Marine Atlantique





Cabines adaptées aux animaux de compagnie

L'année 2023-2024 a marqué la deuxième année de la mise en place d'hébergements pour animaux de compagnie sur les traversiers. Ces hébergements sont très populaires et les clients ne cessent d'exprimer leur satisfaction à l'égard de cette offre. Au cours de l'année, afin de mieux répondre aux besoins des clients commerciaux voyageant avec des animaux de compagnie, six cabines ont été converties en cabines adaptées aux animaux de compagnie sur le Leif Ericson.

Mises à niveau du site Web

La stratégie d'innovation de Marine Atlantic est axée sur la modernisation continue du parcours client. Au cours de l'année, les améliorations apportées au site Web ont permis aux clients et au public de recevoir des notifications automatiques lorsqu'un avis de voyage était publié et d'avoir un meilleur accès aux informations opérationnelles commerciales et aux mises à jour concernant les changements de navires et de modes de navigation en temps réel. Cet accès

amélioré à l'information permet aux clients de mieux planifier leur voyage avec Marine Atlantic.

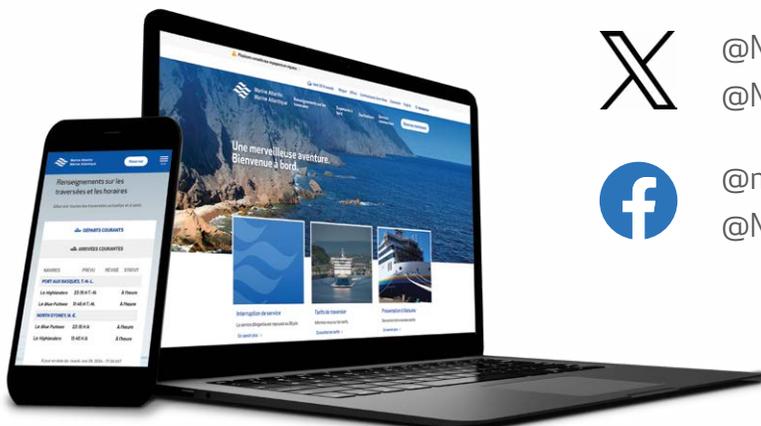


Site Web

Le site Web est conforme aux normes reconnues et acceptées en matière d'accessibilité des sites Web, y compris les lignes directrices WCAG 2.0 et ATAG 2.0. Le système de réservation en ligne offre une expérience en ligne accessible qui comprend des descriptions, une iconographie et un contexte supplémentaire pour améliorer la compréhension de tous les clients.

Communication avec les clients

Le fait de fournir aux clients des informations en temps utile leur permet de planifier leur voyage et de réserver la traversée qui répond le mieux à leurs besoins. Notre système de contact avec la clientèle et notre site Web permettent de communiquer efficacement et en temps voulu avec les passagers et les clients commerciaux. Les améliorations apportées au système de contact avec la clientèle au cours de l'année ont permis aux clients de choisir de recevoir des notifications par texto et par courriel en cas de publication d'un avis relatif à leur itinéraire de voyage.



@MAferries
@MANavires



@marineatlanticferries
@MANavires



@maferries
@manavires



Marine Atlantic
Marine Atlantic



Marine Atlantic
Marine Atlantic

Les informations sont également diffusées sur les comptes de médias sociaux X (Twitter), Facebook, Instagram, YouTube et LinkedIn de l'organisation, ainsi que sur l'affichage numérique dans les terminaux et à bord.

Un engagement en faveur de l'accessibilité et de l'inclusion

Marine Atlantique s'engage à offrir une expérience de transport positive et accessible à tous ses passagers. Le Comité consultatif sur l'accessibilité et l'inclusion fournit à l'organisation de la rétroaction de la part de la collectivité dans le cadre de son processus d'amélioration continue. Les employés suivent une formation de sensibilisation à l'accessibilité et bénéficient de mises à jour et de communications régulières afin d'offrir aux clients une expérience de voyage sans entraves.

L'année dernière, Marine Atlantique a publié son plan d'accessibilité, qui décrit son objectif d'éliminer les obstacles à l'accessibilité ainsi que les actions et les processus en cours pour l'aider à réaliser sa vision. Au cours de l'année, Marine Atlantique a publié son premier rapport sur l'état d'avancement du plan d'accessibilité, qui met en évidence l'achèvement réussi de plusieurs initiatives et présente des plans pour les progrès futurs.

Terminaux

Tous les terminaux disposent de places de stationnement, d'ascenseurs et de toilettes accessibles, ainsi que d'une signalisation tactile ou en braille, le cas échéant, et d'annonces sonores et visuelles à l'intention des passagers.

Les terminaux proposent une assistance au sol qui permet aux passagers de bénéficier d'une aide à



la navigation, d'une assistance pour les bagages et d'une assistance pour les fauteuils roulants.

Navires

Tous les navires disposent de places de stationnement, d'ascenseurs et de toilettes accessibles, ainsi que d'une signalisation tactile ou en braille, le cas échéant, et d'annonces sonores et visuelles à l'intention des passagers.

Les caractéristiques d'accessibilité des navires comprennent des cabines adaptées avec des toilettes et des douches pouvant accueillir des aides à la mobilité. Les séances d'information sur la sécurité des passagers sont disponibles sous forme de vidéos sous-titrées, ou dans d'autres formats, notamment en gros caractères, ou encore sous forme de séances d'information individuelles données par un membre de l'équipage.

Fiers de soutenir notre industrie touristique régionale

Grâce à des activités de parrainage avec des associations touristiques, des agences gouvernementales et des groupes à but non lucratif, des salons professionnels et des activités promotionnelles, Marine Atlantique est fière de participer et de soutenir les efforts de notre région pour développer de nouvelles stratégies et générer de nouvelles occasions touristiques.

Une équipe forte et évolutive

Chez Marine Atlantique, nous sommes fiers de l'équipe solide, talentueuse, expérimentée et dévouée qui compose notre organisation. Nous nous engageons à attirer et à conserver une main-d'œuvre qualifiée, diversifiée et inclusive qui représente les personnes et les communautés au sein desquelles nous exerçons nos activités, grâce à des possibilités de formation et à un développement continu des compétences.

Technologie de recrutement et d'intégration

Nous nous engageons à soutenir les employés dans leurs besoins de carrière en leur fournissant des solutions nouvelles et innovantes. Au cours de l'année, nous avons lancé une nouvelle plateforme de recrutement et d'intégration qui permet aux employés actuels et futurs d'accéder à un site de carrière amélioré. Pour les employés actuels, la nouvelle plateforme offre un accès virtuel aux formulaires électroniques, à l'information et à la formation afin de faciliter leur transition vers de nouvelles fonctions. Les nouveaux employés bénéficieront d'une transition en douceur lorsqu'ils se joindront à l'équipe de Marine Atlantique.

Investir dans les talents

Une main-d'œuvre forte, diversifiée et dynamique est essentielle au succès d'une organisation. L'investissement dans le recrutement, la formation et

la planification de la relève continue d'être une priorité pour l'organisation. L'industrie maritime connaissant dans l'ensemble une pénurie dans certains postes liés aux navires, l'organisation continue de se concentrer sur le recrutement et le maintien en poste dans les domaines opérationnels essentiels. L'organisation souscrit à divers efforts, notamment la promotion interne, un programme de recommandation par les employés, des programmes de parrainage et des primes à la signature.

Accords de partenariat pour le programme de bourses d'études pour les élèves officiers

Notre objectif est d'attirer et de retenir une main-d'œuvre talentueuse et diversifiée à la recherche d'une grande carrière offrant un bon équilibre entre vie professionnelle et vie privée. Des accords de partenariat avec le Marine Institute de l'Université Memorial et l'Institut nautique du Collège communautaire de la Nouvelle-Écosse soutiennent ces efforts de recrutement.



Journée des gens de mer

Chaque année, au mois de juin, nous célébrons le rôle important que jouent nos gens de mer dans l'industrie maritime. Les gens de mer passent beaucoup de temps en mer et représentent une grande partie de la solution lorsqu'il s'agit de protéger l'environnement marin. Le thème de la Journée des gens de mer 2023 était axé sur la contribution des gens de mer à la protection de l'environnement marin.



Le saviez-vous?

Toutes les voix sont importantes pour déterminer la meilleure façon de répondre aux besoins de chacun. En tant qu'organisation, nous nous engageons à être un leader en matière d'accessibilité, de réconciliation avec les peuples autochtones et d'inclusion des membres de la communauté 2SLGBTQIA+, des nouveaux arrivants, des personnes de couleur et des membres de tout autre groupe en quête d'équité. Megan Bateman, spécialiste de la diversité, de l'équité et de l'inclusion, est l'une des membres de notre équipe qui s'efforce de faire de Marine Atlantique un lieu inclusif, agréable et sûr pour tous. Il s'agit de notre personnel, de nos clients et des communautés au sens large au sein desquelles nous exerçons nos activités.

Formation continue

Le développement des compétences des employés fait partie de notre engagement en faveur de l'épanouissement personnel et professionnel. Les activités de formation et de développement sont conçues pour renforcer les compétences des employés et continuer à former les dirigeants de demain. Chaque année, les employés participent à un large éventail de programmes de formation réglementaire afin d'être en mesure de répondre aux exigences de notre organisation. Grâce à des programmes de formation sur le leadership, les dirigeants actuels et futurs acquièrent des compétences qui apportent un soutien fondamental à la planification et aux interactions en matière de 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'autoapprentissage en ligne dans divers domaines prioritaires de l'organisation.

En outre, le Programme d'aide financière à l'éducation est conçu pour encourager les employés à poursuivre des formations externes propres à l'orientation professionnelle qu'ils souhaitent suivre. Ce programme comprend un soutien financier.

Ces possibilités de formation contribuent à retenir les personnes hautement expérimentées et qualifiées et à planifier les futures possibilités de relève.

Comblent l'écart salarial entre les hommes et les femmes

La *Loi sur l'équité salariale* est un élément important de l'engagement du gouvernement du Canada à combler l'écart salarial entre les hommes et les femmes et à veiller à ce que les travailleurs reçoivent un salaire égal pour un travail de valeur égale. Elle prévoit des changements durables et à long terme garantissant que le travail des femmes est valorisé et rémunéré équitablement, aujourd'hui et à l'avenir.

Marine Atlantique s'est engagée à respecter le principe de l'égalité de rémunération pour un travail de valeur égale et travaille à l'élaboration de ce plan. Conformément à la *Loi sur l'équité salariale*, Marine Atlantique établira son plan d'équité salariale en 2024. Au cours de l'année, des progrès importants ont été réalisés dans la mise en œuvre du plan, notamment la création d'un Comité d'équité salariale représentant tous les secteurs de l'organisation, comme le prévoit la Loi. Le Comité s'appuie sur une expertise externe pour l'aider à développer le plan d'équité salariale.

Programme de mentorat pour les femmes

Le Programme d'encadrement et de mentorat pour les femmes de Marine Atlantique s'adresse à toutes les personnes qui s'identifient au terme « femme », qu'elles soient transgenres, intersexuées, bispirituelles, non conformes dans le genre, etc. Des employées sélectionnées apportent leur soutien aux mentorées intéressées. Les programmes de mentorat sont conçus pour contribuer au développement professionnel et personnel, en donnant l'occasion au mentor et au mentoré d'évoluer et d'apprendre l'un de l'autre.

Accès aux produits d'hygiène menstruelle sur le lieu de travail

Au cours de l'année, des amendements au Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail sont entrés en vigueur, prévoyant que les employées menstruées sur les lieux de travail sous réglementation fédérale doivent toujours avoir accès à des produits d'hygiène menstruelle propres et hygiéniques lorsqu'elles se trouvent sur le lieu de travail contrôlé par l'employeur. Conformément à cette réglementation, des produits d'hygiène menstruelle sont disponibles dans les toilettes réservées aux employées dans l'ensemble de l'organisation.

Santé et sécurité psychologiques

Soutenir le bien-être physique et mental des employés fait partie intégrante d'une main-d'œuvre en bonne santé. Le Programme de santé et de sécurité psychologiques de Marine Atlantique vise à améliorer la santé, la sécurité et le bien-être psychologiques de tous les employés. Au cours de l'exercice 2023-2024, le plan du Programme de santé et de sécurité psychologiques s'est concentré sur l'élaboration d'objectifs de base du programme qui constitueront le fondement de la formation, de la gouvernance et de l'élaboration du programme afin que celui-ci soit une réussite.

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

Nous nous engageons à soutenir la santé mentale et le bien-être général de nos employés et croyons en l'importance d'un soutien continu pour développer et maintenir la résilience personnelle. Le Programme d'aide aux employés et à la famille de Marine Atlantique permet aux employés d'accéder à un

soutien qualifié pour leur bien-être mental, physique, social et financier, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Les employés ont accès à des ressources et à des outils sur des sujets allant de la famille et de la vie à la santé, l'argent et le travail. Les conseillers du programme sont disponibles pour fournir des conseils d'experts, des ressources et des recommandations.



Le Programme de mieux-être MyHealth

Axé sur l'amélioration de la santé et du mieux-être, le programme fournit aux employés un accès amélioré aux professionnels de la santé, à des 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.

Journée du chandail rose

La Journée du chandail rose promeut la bienveillance et la prise de position contre l'intimidation. Les employés de Marine Atlantique ont fait part des actes de bienveillance qu'ils ont accomplis pour les autres ou dont ils ont été témoins au cours du mois de février, à l'occasion de la Journée du chandail rose.

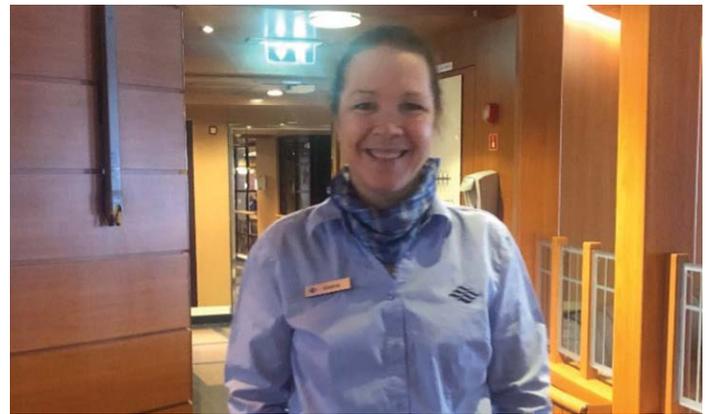




Poursuivre le chemin vers la réconciliation

En l'honneur de la Journée nationale de la vérité et de la réconciliation de 2023, Marine Atlantique a installé huit nouvelles œuvres d'art dans ses trois terminaux, mettant en valeur les œuvres d'artistes de l'ensemble du Mi'kma'ki et du Labrador. Les artistes présentés sont Loretta Gould, Nancy Oakley, Kayla Bridget Williams, Agathe Aster, Melissa Peter-Paul, Jordan Bennett, Jerry Evans et Marcus Gosse.

Le public est invité à visiter nos terminaux pour admirer les œuvres d'art et en savoir plus sur les artistes et les peuples autochtones.



Le nom de l'Ala'suinu

La langue est un élément essentiel de notre compréhension du monde. C'est ainsi que nous établissons des relations avec les autres et que nous donnons un sens aux personnes, aux lieux et aux choses. Les appels à l'action de la Commission de vérité et de réconciliation (CVR) comprennent cinq recommandations relatives à la langue et à la culture, déclarant que « les langues autochtones représentent une composante fondamentale et valorisée de la culture et de la société canadiennes, et il y a urgence de les préserver ».

Le nom de notre nouveau navire, *l'Ala'suinu*, signifie que, chaque jour, un mot sera prononcé par un large public, tant autochtone que non autochtone. Merci à Alverna Flynn, employée de Marine Atlantique, d'avoir proposé le nom Ala'suinu comme suggestion dans une perspective de réconciliation.

ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI

Marine Atlantique s'engage à respecter l'équité en matière d'emploi afin de créer un environnement de travail plus inclusif et plus respectueux. Cela inclut notre engagement à garantir la pleine participation des quatre groupes désignés dans la *Loi sur l'équité en matière d'emploi* :

- Femmes
- Autochtones
- Personnes handicapées
- Membres de minorités visibles.

Nous nous sommes engagés en faveur de l'équité, de la diversité et de l'inclusion des personnes de toutes les orientations sexuelles, de tous les genres, de toutes les identités de genre et de toutes les expressions de genre.

Nous nous engageons à offrir un lieu de travail diversifié et inclusif. Nos employés sont encouragés à :

- devenir compétents au niveau culturel;
- traiter les gens avec respect;
- être des alliés et à susciter un changement positif;
- accueillir des idées différentes;
- comprendre les contributions personnelles;
- communiquer et à éduquer.



Prix et distinctions

Reconnaître le travail et les réalisations des employés est une priorité pour Marine Atlantique. Le programme de récompenses et de reconnaissance de l'organisation comprend les prix Ripple, les prix de Distinction et le prix du Président, qui sont décernés aux employés qui font preuve d'un engagement exceptionnel et qui incarnent les valeurs de l'entreprise par leurs actions sur le lieu de travail et au sein de la collectivité. Le prix Bénévole de l'année est décerné à un employé qui apporte sa contribution dans sa communauté par le biais d'activités bénévoles.



Soutien à nos régions et populations

Les collectivités portuaires dans lesquelles Marine Atlantique exerce ses activités fournissent à notre organisation le soutien nécessaire pour offrir ce service essentiel. Chaque année, nous soutenons des initiatives importantes pour nos employés, nos collectivités et nos régions. Par le biais de parrainages, de possibilités éducatives et de transferts de connaissances, l'organisation et ses employés s'engagent à soutenir diverses causes et initiatives qui ont une signification particulière et qui permettent de surmonter des obstacles et d'aider les autres.



Encadré – Prix Bon samaritain

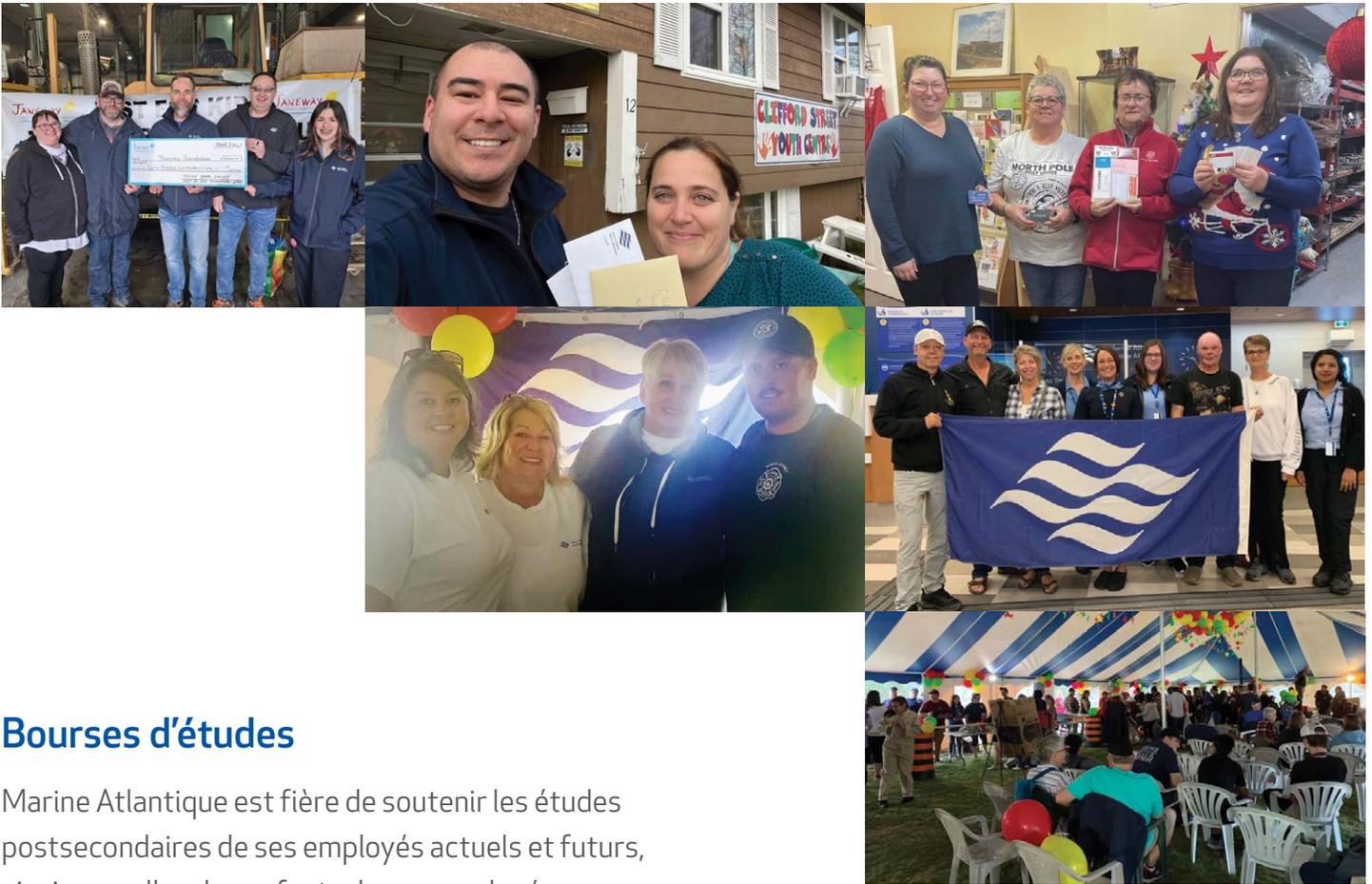
Marine Atlantique est fière de s'associer à l'Atlantic Provinces Trucking Association (APTA) pour reconnaître les conducteurs commerciaux qui se surpassent pour aider les autres en leur décernant le Prix Bon samaritain. Cette année, le prix a été décerné à Matt Saunders et Keith Boutlier. Félicitations à tous les deux pour leur prix et leur reconnaissance.

Investissement communautaire

Chaque année, par le biais de parrainages, l'organisation apporte son soutien à des organisations à but non lucratif dans l'ensemble de nos communautés. Notre objectif est d'aider les communautés et les organisations qui correspondent à nos valeurs et de soutenir les efforts de bénévolat de nos employés.

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

- Le festival francophone de musique folk de Terre-Neuve-et-Labrador (NL Folk Festival)
- Le festival Makin' Waves
- Le festival Ann Harvey Days à l'Isle aux Morts
- Le festival de la Fierté du Cap-Breton
- Le festival Astrolabe
- L'Atlantic Burn Camp
- Le festival Voices of Placentia Bay
- L'Iris Kirby House
- Le centre Every Woman's Centre
- La Fondation Dr. Charles L. LeGrow
- La vitrine industrielle de la baie Placentia
- Le concours de compétences nautiques des Master Mariners of Canada



Bourses d'études

Marine Atlantique est fière de soutenir les études postsecondaires de ses employés actuels et futurs, ainsi que celles des enfants de ses employés. Chaque année, des bourses d'études sont attribuées aux enfants à charge d'employés ou de retraités pour l'enseignement postsecondaire, sur la base du mérite. Marine Atlantique est également fière d'offrir chaque année quatre bourses d'études à des étudiants inscrits aux programmes de sciences nautiques ou de génie maritime du Marine Institute de l'Université Memorial.



Partenariats en éducation

Les établissements d'enseignement de nos collectivités offrent aux étudiants des possibilités d'apprentissage incroyables, que nous sommes fiers de soutenir. Grâce à des partenariats sur nos navires, dans nos terminaux et dans nos locaux administratifs, nous donnons aux élèves des écoles secondaires et des établissements d'enseignement supérieur la possibilité de découvrir les nombreuses possibilités de carrière offertes par l'industrie maritime.

Le programme de remboursement des frais de scolarité des élèves officiers de Marine Atlantique se poursuit avec le Marine Institute et le Collège communautaire de la Nouvelle-Écosse, ce qui permet aux étudiants participants de travailler à bord de nos navires pendant leurs études et de décrocher un poste après l'obtention de leur diplôme.



Mois de la marine

Cette année, Marine Atlantique a participé à l'inauguration du Mois de la marine, un programme conçu pour sensibiliser les étudiants du Canada aux possibilités de carrière illimitées dans le secteur maritime. Le programme, créé par la Fondation des carrières maritimes canadiennes et Éducation Canadian Geographic, a permis de présenter Marine Atlantique aux élèves de tout le Canada. L'une des activités consistait en une présentation virtuelle en direct par des employés en mer. Merci à nos présentateurs Dwayne Symes et Brendan Walsh.

Nos priorités pour l'avenir

Marine Atlantique est très enthousiaste quant à l'arrivée de l'Ala'suinu et à l'ouverture de son nouveau bâtiment administratif à Port aux Basques. Ces projets d'infrastructure ont été élaborés pendant plusieurs années et, une fois achevés, ils auront un impact positif sur nos services, nos clients et nos employés. Grâce à ces investissements dans l'infrastructure et l'innovation, l'année à venir s'annonce très prometteuse.

Nous faisons de réels progrès vers notre objectif d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050. En investissant dans l'infrastructure des véhicules électriques et dans des technologies plus efficaces sur le plan énergétique, et en mettant en œuvre des stratégies renouvelées de gestion des déchets, nous nous efforçons de réduire notre empreinte carbone. L'efficacité de l'Ala'suinu permettra de réduire davantage les émissions totales. L'engagement continu dans le cadre du programme de l'Alliance verte nous permet de nous engager sur la voie de la durabilité environnementale. Nous communiquerons les mises à jour par le biais de nos fiches de rendement sur le climat et l'environnement.

La santé et la sécurité de nos clients et de nos employés resteront notre priorité absolue. Grâce à nos actions et à nos initiatives,

nous tirerons les leçons de nos expériences et apporterons les changements nécessaires pour réduire le risque d'incidents. Le bien-être de nos employés restera une priorité grâce à nos programmes de promotion de la vie saine et à nos politiques sur le lieu de travail qui accordent la priorité aux besoins physiques, psychologiques et émotionnels de chacun. La diversité, l'inclusion et l'accessibilité sont des piliers solides qui continueront à influencer nos actions et nos processus décisionnels.

Nos clients peuvent s'attendre à de nouveaux aménagements dans notre flotte, en particulier sur l'Ala'suinu, et à des investissements continus pour améliorer la technologie, y compris de nouveaux équipements de pont et l'accès aux cabines par carte-clé. Notre volonté d'offrir un service Wi-Fi fiable reste un engagement et nous continuerons à travailler dans ce sens au cours de l'année à venir. Nous apporterons également des améliorations supplémentaires à nos stratégies Web et numériques afin d'offrir une expérience globale homogène aux clients, en faisant appel à l'innovation chaque fois que cela est possible pour assurer un changement positif.

Les douze prochains mois promettent d'être passionnants. Les nouvelles infrastructures, les idées novatrices et les technologies en expansion offrent de nombreuses possibilités à nos services. Nous nous réjouissons de ce qui nous attend et sommes convaincus que nos clients et nos parties prenantes seront fiers de nous accompagner dans notre voyage.

Gouvernance

Le Conseil d'administration de Marine Atlantique assure la surveillance et l'orientation stratégique de l'équipe de direction, qui est à son tour responsable des fonctions quotidiennes de la société. Le Conseil d'administration et l'équipe de direction unissent leurs efforts pour offrir à nos clients un service de navigation interprovincial sûr, respectueux de l'environnement, de qualité et efficace, régi par un solide ensemble de valeurs d'entreprise.

Marine Atlantique est dirigée par un Conseil d'administration composé de 10 personnes. Les administrateurs indépendants sont choisis et nommés pour des mandats précis par le gouvernement du Canada. Le président-directeur général est également membre du Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration exerce ses activités dans un environnement hautement réglementé. La *Loi sur la gestion des finances publiques* et la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* orientent les activités de la société. Les statuts de la société, ses règlements, sa vision, son énoncé de mission et ses valeurs orientent en outre le Conseil d'administration et la direction dans leur prise de décision.

Le Conseil d'administration est très attaché à la bonne gouvernance d'entreprise et à l'engagement des parties prenantes. Il fournit également une orientation budgétaire prudente et des conseils à l'équipe de direction, en veillant à l'efficacité de la budgétisation et de la gestion financière, ainsi qu'à la gestion des risques de l'entreprise. Le Conseil d'administration est responsable de la gestion du régime de retraite des employés de Marine Atlantique S.A.

Travailler dans le respect des normes éthiques

La société est fière de maintenir des normes éthiques élevées tout en opérant de manière responsable sur le plan fiscal. L'équipe de direction adhère aux lignes directrices sur les conflits d'intérêts afin de remplir le mandat de l'entreprise de manière éthique, et tous les employés sont guidés par les valeurs de Marine Atlantique ainsi que par le Code de valeurs et d'éthique du secteur public. La société dispose également d'une politique de divulgation des actes répréhensibles, établie conformément à la *Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles*, qui décrit les moyens dont disposent les employés et les anciens employés pour signaler des actes répréhensibles.

Comités du Conseil d'administration

Les comités permanents du Conseil d'administration déploient des efforts qu'ils soutiennent à travers plusieurs responsabilités de gouvernance, notamment *la vérification et les finances; la gouvernance, le risque et la stratégie; les ressources humaines; et l'innovation et l'infrastructure*.

Comité de vérification et des finances

Le Comité de vérification et des finances est chargé de fournir au Conseil d'administration des conseils et des services dans les domaines de la gestion et des rapports financiers, du contrôle interne, des systèmes d'information et de la gestion, de l'approvisionnement et des pratiques de vérification interne/externe.

Comité des ressources humaines

Le Comité des ressources humaines est chargé de conseiller et de superviser le Conseil d'administration dans le domaine des ressources humaines.

Comité de l'innovation et de l'infrastructure

Le Comité de l'innovation et de l'infrastructure est chargé de contrôler et de superviser, au nom du Conseil d'administration, les domaines du service à la clientèle, de l'innovation, de la GI-TI, des projets d'immobilisations, de la gestion de la sécurité et de l'environnement, et 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 est chargé de conseiller et de superviser le Conseil d'administration dans les domaines de la planification stratégique, de la gestion des risques d'entreprise, de la gouvernance, de l'éthique et de la responsabilité sociale de l'entreprise.





Composition du Conseil d'administration et des comités

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 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 d'administration

Membre

Comité de vérification et des finances

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) | (jusqu'au 25 septembre 2023)

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) | (jusqu'au 25 septembre 2023)

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

Membre

Comité de vérification et des finances

Membre

Comité de l'innovation et de l'infrastructure

Randolph Drover (il/lui) | (depuis le 25 septembre 2023)

Bishop's Falls (T.-N.-L.)

Membre

Comité de vérification et des finances

Membre

Comité des ressources humaines

Owen Fitzgerald (il/lui)

Sydney (N.-É.)

Membre

Comité de vérification et des finances

Membre

Comité de l'innovation et de l'infrastructure

Lynn Kendall (elle)

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

Présidente

Comité des ressources humaines

Membre

Comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie

Craig Priddle, CPA (il/lui)

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

Président

Comité de vérification et des finances

Membre

Comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie

Jennifer Warren (elle) | (depuis le 25 septembre 2023)

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

Membre

Comité de vérification et des finances

Membre

Comité des ressources humaines

Ann-Margaret White (elle)

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

Membre

Comité de vérification et des finances

Membre

Comité des ressources humaines

États financiers

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Pour l'exercice clos
le 31 mars 2024

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Table des matières

Pour l'année se terminant le 31 mars 2024

	<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 – 30

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

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 des systèmes d'information, des systèmes de contrôle financier et de gestion, ainsi que d'une fonction d'audit interne. Ces contrôles et procédures visent à fournir une assurance raisonnable quant à la présentation de données financières exactes, à la protection et au contrôle des actifs, à la gestion efficiente des ressources et à l'exécution des opérations conformément aux lois applicables et aux statuts et règlements administratifs de la Société.

Il incombe au Conseil d'administration de voir à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière d'information financière et de contrôle interne. Le Comité de la vérification s'acquitte de cette responsabilité au nom du Conseil d'administration. Le Comité de la vérification examine les questions liées à la comptabilité, à l'audit, aux systèmes de contrôle interne et aux états financiers. La Société a un service d'audit interne dont les activités 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, ing.
Président et chef de la direction

St. John's, Canada
14 juin 2024



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 2024, 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 2024, 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 le règlement administratif de Marine Atlantique S.C.C. ainsi que les instructions données en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

À notre avis, les opérations de Marine Atlantique S.C.C. dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont conformes, dans tous leurs aspects significatifs, aux autorisations spécifiées susmentionnées. De plus, conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis les principes comptables des Normes comptables canadiennes pour le secteur public ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

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

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

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

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

Pour la vérificatrice générale du Canada,



Heather McManaman, CPA, CA
Directrice principale

Halifax, Canada
Le 14 juin 2024

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Etat de la situation financière

au 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

	2024	2023
Actifs financiers		
Trésorerie (note 4)	9 919 \$	10 248 \$
Débiteurs [note 14(a)]	11 688	10 178
Somme à recevoir du gouvernement du Canada (note 5)	29 329	15 566
Stocks destinés à la revente (note 6)	338	392
Instruments financiers dérivés (note 13)	2 857	4 889
Actifs au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	151 316	122 000
	<u>205 447</u>	<u>163 273</u>
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (note 7)	44 767	36 779
Obligation de mise hors service d'immobilisations (note 12)	30 893	34 024
Instruments financiers dérivés (note 13)	47	-
Revenus reportés	14 909	13 595
Charges à payer au titre des indemnités de vacances	8 345	7 193
Passif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	3 559	3 545
Passif couru au titre des avantages complémentaires de retraite (note 9)	50 359	52 407
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (note 10)	12 522	11 285
	<u>165 401</u>	<u>158 828</u>
Total des actifs financiers nets	<u>40 046</u>	<u>4 445</u>
Actifs non financiers		
Immobilisations corporelles (note 11)	353 415	358 457
Stocks destinés à la consommation (note 6)	36 241	29 781
Charges payées d'avance	8 606	9 224
	<u>398 262</u>	<u>397 462</u>
Excédent cumulé (note 16)	<u>438 308 \$</u>	<u>401 907 \$</u>

Obligations contractuelles (note 18)

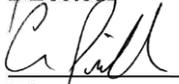
Passifs éventuels (note 19)

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

Au nom du Conseil d'administration :



Directeur



Directeur

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

État des résultats

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

	2024		2023
	Budget	Réel	Réel
	(Note 22)		
Revenus générés			
Transport (note 15)	118 945 \$	121 012 \$	119 502 \$
Revenu d'intérêts	150	788	421
Autre revenu provenant de procédures judiciaires (note 20)	-	13 904	-
Gain de change	-	-	295
Gain réalisé sur les instruments financiers dérivés	3 850	7 729	12 101
	122 945	143 433	132 319
Dépenses			
Salaires et avantages sociaux	108 307	117 246	108 417
Amortissement (note 11)	74 572	61 388	56 883
Carburant	42 534	47 634	51 998
Matériaux, fournitures et services	39 815	47 672	31 061
Frais d'affrètement	17 777	19 111	15 744
Réparation et entretien	8 097	11 814	10 082
Assurances, loyers et services publics	8 598	9 117	8 318
Pertes sur la cession et dépréciations d'immobilisations corporelles	-	3 915	1 834
Coûts administratifs	2 335	2 763	1 849
Frais de déplacement	2 067	2 391	1 456
Charge de désactualisation	-	950	696
Perte de change	-	15	-
Avantages sociaux futurs (notes 8, 9 et 10)	(15 444)	(26 975)	44 372
	288 658	297 041	332 710
Déficit avant le financement public	(165 713)	(153 608)	(200 391)
Financement public (note 5)			
Exploitation	142 631	128 467	90 948
Immobilisations corporelles	60 875	63 548	40 880
	203 506	192 015	131 828
Excédent lié aux activités (déficit)	37 793	38 407	(68 563)
Excédent accumulé lié aux activités, début d'exercice	395 981	395 981	464 544
Excédent accumulé lié aux activités, fin d'exercice (note 16)	433 774 \$	434 388 \$	395 981 \$

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 2024
(en milliers de dollars)

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Gains de réévaluation accumulés, début d'exercice	5 926 \$	10 677 \$
Gains (pertes) de réévaluation pendant l'exercice		
Gains non réalisés sur le change de la trésorerie	72	398
Gains non réalisés sur les dérivés	5 651	6 952
Reclassement à l'état des résultats		
Gains réalisés sur les dérivés	(7 729)	(12 101)
Pertes de réévaluation nettes pour l'exercice	(2 006)	(4 751)
Gains de réévaluation accumulés, fin d'exercice (note 16)	3 920 \$	5 926 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

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

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

	Budget	2024 Réel	2023 Réel
Excédent lié aux activités (déficit)	37 793 \$	38 407 \$	(68 563) \$
Variation des immobilisations corporelles			
Acquisition d'immobilisations corporelles (note 11)	(60 875)	(60 261)	(40 880)
Amortissement des immobilisations corporelles (note 11)	74 572	61 388	56 883
Pertes sur la cession et dépréciation d'immobilisation corporelles	-	3 915	1 834
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	-	-	68
Diminution des immobilisations corporelles	13 697	5 042	17 905
Variation des autres actifs non financiers			
Acquisition de stocks destinés à la consommation	(41 657)	(58 145)	(48 798)
Utilisation des stocks destinés à la consommation	41 657	51 685	49 667
Achat de charges payées d'avance	(34 238)	(23 267)	(11 420)
Utilisation des charges payées d'avance	17 143	23 885	7 540
(Augmentation) des autres actifs non financiers	(17 095)	(5 842)	(3 011)
Pertes de réévaluation nettes	(2 965)	(2 006)	(4 751)
Augmentation (diminution) des actifs financiers nets	31 430	35 601	(58 420)
Actifs financiers nets, début d'exercice	4 445	4 445	62 865
Actifs financiers nets, fin d'exercice	35 875 \$	40 046 \$	4 445 \$

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 2024

(en milliers de dollars)

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Transactions d'exploitation		
Encaissements auprès des clients	121 125 \$	122 189 \$
Revenu d'intérêts reçus	788	421
Financement public – exploitation	121 288	90 377
Financement public – immobilisations corporelles	56 964	39 839
Encaissements de procédures judiciaires	12 464	-
Encaissements nets pour le règlement des dérivés	8 184	16 238
Décaissements aux fournisseurs pour le carburant	(53 316)	(53 309)
Décaissements aux fournisseurs pour les frais d'affrètement	(17 670)	(16 358)
Décaissements pour les avantages sociaux futurs	(65 869)	(53 931)
Décaissements aux et pour les employés	(124 258)	(101 647)
Décaissements pour les avantages sociaux futurs	(3 137)	(4 155)
	<u>56 563</u>	<u>39 664</u>
Transactions en immobilisations		
Achat d'immobilisations corporelles	(56 964)	(39 838)
Produit de l'aliénation des immobilisations corporelles	-	68
	<u>(56 964)</u>	<u>(39 770)</u>
Effet des variations de change sur la trésorerie	72	398
(Diminution) augmentation nette de la trésorerie	(329)	292
Trésorerie, début d'exercice	10 248	9 956
Trésorerie, fin d'exercice	<u>9 919 \$</u>	<u>10 248 \$</u>
La trésorerie comprend :		
Trésoreries soumises à des restrictions (note 4)	6 066 \$	6 098 \$
Trésoreries non soumises à des restrictions	3 853	4 150
	<u>9 919 \$</u>	<u>10 248 \$</u>

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(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 secteur d'activité.

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, en Nouvelle-Écosse, et Port aux Basques, à Terre-Neuve-et-Labrador (trajet constitutionnel), ainsi que la liaison saisonnière exploitée au cours de l'été entre North Sydney, en Nouvelle-Écosse et Argentia, à Terre-Neuve-et-Labrador (trajet non constitutionnel). 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 tarifs 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^{er} janvier 2015. Ces exigences ont été entièrement mises en œuvre en date du 31 décembre 2017. À compter du 1^{er} 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^{er} juillet 2016 et elle se conforme aux instructions données depuis cette date.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

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 ou 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 déscomptabilisés 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 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.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

(d) Immobilisations corporelles

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

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

Les principales pièces de rechange sont comptabilisées en tant qu'immobilisations corporelles et ne sont 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.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

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 de 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 équivaut à 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 %.

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

En 2006, un régime de retraite supplémentaire a été mis en place à l'intention des titulaires de certains postes désignés, qui établit des prestations pour les services rendus depuis 2004. L'admissibilité à ce régime a été élargie en vue d'inclure les prestations cumulées 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 taux rendement prévu à long terme des actifs du régime de retraite agréé.

Le taux de rendement prévu à long terme des actifs du régime est fondé sur le 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 ces états financiers, et le rendement attendu des actifs du régime est fondé sur cette valeur. La valeur de marché des actifs du régime est déterminée au moyen d'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 d'une expérience réelle différente de celle attendue sur la base des hypothèses.

Les gains et pertes actuariels 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 ajustements apportés aux régimes en raison d'amendements, 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 2024

(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 de soins 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 suivant 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 de santé et les soins dentaires à partir du premier jour du mois suivant une période de 1 040 heures de travail effectuées, et les salariés non syndiqués et les cadres sont admis à en bénéficier à compter du premier jour du mois suivant la date à laquelle ils ont été embauchés.

Le coût des avantages complémentaires de retraite est déterminé de façon actuarielle à l'aide de la méthode de répartition des prestations prévues au prorata des services et des meilleures estimations faites par la direction du taux de participation future au régime de soins de santé et de soins dentaires des retraités, du coût moyen des soins de santé par personne assurée, des taux tendanciels du coût des soins de santé et de l'utilisation de ces soins, du taux de croissance de la rémunération et des taux de mortalité. Le calcul du taux d'actualisation de l'obligation et des intérêts débiteurs s'appuie sur une estimation des coûts d'emprunt. Les coûts des avantages pour les salariés actifs sont passés en charges au fur et à mesure 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 net 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 employés et anciens employés, la Société est un employeur autoassuré 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 autoassurées 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 and la Workers Compensation Board of Prince Edward Island, collectivement appelés les conseils pour les accidents du travail des employés actuels et des anciens employés.

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 des anciens employés lorsque les indemnités sont approuvées par les conseils, 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 fonction de l'expérience réelle et des

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

changements dans les hypothèses actuarielles. Le calcul du taux d'actualisation de l'obligation et des intérêts débiteurs s'appuie sur une estimation des coûts d'emprunt.

(f) Constatation des revenus

Les produits des activités de transport proviennent principalement des tarifs demandés aux utilisateurs des services de traversiers, dont les tarifs pour les véhicules passagers et les véhicules commerciaux, les frais aux passagers et le supplément pour le carburant, et sont constatés au moment où les services de traversiers sont rendus. Les produits des activités de transport correspondent à la valeur de la contrepartie que s'attend à recevoir la Société en échange des services de traversiers rendus. Les revenus provenant des tarifs constituent une obligation d'exécution unique à laquelle la totalité du prix de la transaction est allouée. Un supplément pour le carburant, calculé en pourcentage des produits des activités de transport, est constaté et comptabilisé de la même façon que les produits des activités de transport.

Les tarifs payés à l'avance, au moment de la réservation, sont d'abord comptabilisés comme des revenus reportés, puis constatés en tant que revenus lorsque les services de traversiers sont rendus.

Les autres produits des activités de transport comprennent les frais des services pour les véhicules, comme les frais d'entreposage, les frais de transport ainsi que les droits de quai et de surestaries. Les revenus provenant des ventes à bord sont principalement liés aux services aux passagers, comme l'hébergement, la restauration et les ventes de la boutique de souvenirs. Ces revenus sont constatés au moment où les biens ou les services sont fournis au client. Ces revenus correspondent à la valeur de la contrepartie que s'attend à recevoir la Société en échange des services et des biens fournis.

D'autres revenus, comme les revenus d'intérêts et les revenus de produits dérivés, sont constatés au moment où ils sont gagnés.

(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 ainsi que la consommation des stocks et des charges payées d'avance.

(h) Charges payées d'avance

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

(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 taux de change en vigueur à la date de l'opération. Les engagements et éventualités libellés en devises étrangères sont convertis aux cours de change en vigueur à la date de clôture. Un gain ou une perte de change non

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

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 non réalisés fait l'objet d'une écriture de contrepassation dans l'état des gains et pertes de réévaluation, et un gain ou une perte de change déterminé en fonction du cours 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.

(k) 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 date des états financiers. 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 la période au cours de laquelle elles sont engagées et un coût de mise hors service d'immobilisations correspondant est comptabilisé en dépense de la période. 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.

À chaque date des états financiers, 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 dés actualisation. 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

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

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.

(I) 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 relatif aux obligations de mise hors service d'immobilisations, l'actif de pension accumulé et les durées de vie utile prévues des immobilisations corporelles.

3. ADOPTION D'UNE NOUVELLE NORME COMPTABLE

Le 1^{er} avril 2023, la Société a adopté la nouvelle norme comptable du secteur public PS3400 – Revenus. Cette norme exige que les entités du secteur public établissent une distinction pour les recettes en fonction des opérations avec contrepartie et des opérations sans contrepartie. Le signe distinctif entre les deux est l'existence d'une obligation de prestation, une promesse exécutoire d'offrir un bien ou un service à un débiteur en échange d'une contrepartie promise. Les opérations avec contrepartie se caractérisent par une ou plusieurs obligations de prestation, tandis que les opérations sans contrepartie ne comprennent aucun transfert direct de biens ou de services à un débiteur.

Cette nouvelle norme a été adoptée prospectivement et n'a pas eu d'incidence considérable sur les états financiers, sauf pour la divulgation supplémentaire indiquée dans la note 15.

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 €, ce qui correspond à 6 066 \$ canadiens au 31 mars 2024 (2023 – 6 098 \$). Ces fonds doivent être restitués aux propriétaires du traversier en cas de violation de l'accord d'affrètement par la Société.

La période d'affrètement arrive à expiration en mai 2024. Les négociations liées à la remise des fonds à la Société débiteront après la restitution du navire.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

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

La Société est financée par le gouvernement du Canada en fonction principalement de ses besoins de trésorerie. En outre, les éléments comptabilisés dans l'état des résultats au cours d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, l'excédent (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.

	2024	2023
Somme nette à recevoir, au début de l'exercice	(15 566 \$)	(13 954 \$)
Crédits parlementaires reçus au cours de l'exercice	178 252	130 216
Comptabilisés au cours de l'exercice :		
Financement public – exploitation	(128 467)	(90 948)
Financement public – immobilisations	(63 548)	(40 880)
Financement public (déficit)	(13 763)	(1 612)
Somme nette à recevoir, à la fin de l'exercice	(29 329 \$)	(15 566 \$)

6. STOCKS

	2024	2023
Stocks destinés à la consommation		
Stock de carburant	24 185 \$	17 948 \$
Pièces de rechange de navires – à bord des navires	6 596	6 784
Pièces de rechange de navires – à terre	5 460	5 049
	36 241	29 781
Stocks destinés à la revente		
Stock de restauration	338	392
Total des stocks	36 579 \$	30 173 \$

Le montant des stocks passé en charges au cours de l'exercice s'élève à 53 664 \$ (2023 – 52 340 \$). Au cours de l'exercice, la Société a constaté une réduction de valeur de 2 685 \$ (2023 – 4 642 \$) au titre des stocks.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.
Notes complémentaires aux états financiers
 Exercice clos le 31 mars 2024
 (en milliers de dollars)

7. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2024	2023
Comptes créditeurs	18 543 \$	7 153 \$
Charges à payer	11 483	8 448
Salaires et avantages sociaux à payer	11 707	17 387
Remises gouvernementales à payer	3 034	3 791
Comptes créditeurs et charges à payer	44 767 \$	36 779 \$

Le solde des comptes créditeurs est exigible dans les 60 jours.

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 du 31 décembre 2022 pour l'exercice clos le 31 mars 2024 et le 31 mars 2023. L'évaluation actuarielle la plus récente à des fins de capitalisation est en date du 31 décembre 2022 et a été effectuée en 2023.

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

	2024	2023
Obligations relatives aux pensions (valeur actuarielle)		
Solde au début de l'exercice	627 813 \$	716 454 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	5 976	7 829
Cotisations des employés	9 632	8 180
Frais d'intérêt	33 415	26 254
Prestations versées	(38 031)	(35 692)
(Gain actuariel)/perte actuarielle	2 891	(95 212)
Solde à la fin de l'exercice	641 696 \$	627 813 \$
Actifs du régime de pension (valeur liée au marché)		
Solde au début de l'exercice	855 688 \$	914 774 \$
Rendement (perte) des actifs du régime	41 824	(31 705)
Cotisations de l'employeur	133	131
Cotisations des employés	9 632	8 180
Prestations versées	(38 031)	(35 692)
Solde à la fin de l'exercice	869 246 \$	855 688 \$

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

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

	2024		2023	
	Régime de pension agréé	Régime d'avantages de retraite supplémentaire	Régime de pension agréé	Régime d'avantages de retraite supplémentaire
Actifs au titre du régime de retraite	869 246 \$	-	855 688 \$	-
Obligations au titre du régime de retraite	638 517	3 179	624 943	2 870
Excédent (déficit)	230 729	(3 179)	230 745	(2 870)
(Gains) actuariels nets non amortis	(44 657)	(417)	(61 818)	(711)
Cotisations de l'employeur pendant la période de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	-	37	-	36
Actif au titre des prestations constituées (passif au titre des avantages de retraite) avant la provision pour moins-value	186 072	(3 559)	168 927	(3 545)
Provision pour dépréciation sur l'actif au titre des prestations constituées	(34 756)	-	(46 927)	-
Actif (passif) au titre des prestations de retraite constituées	151 316 \$	(3 559 \$)	122 000 \$	(3 545 \$)

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

	2024		2023	
	Régime de pension agréé	Régime d'avantages de retraite supplémentaire	Régime de pension agréé	Régime d'avantages de retraite supplémentaire
Cotisations				
Employeur	- \$	133 \$	- \$	131 \$
Employés	9 632	-	8 180	-
Cotisations totales	9 632 \$	133 \$	8 180 \$	131 \$
Prestations versées	37 899 \$	133 \$	35 561 \$	131 \$

Les cotisations de retraite de l'employeur sont versées conformément aux évaluations actuarielles à des fins de financement. Les cotisations 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

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

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 est supérieur à l'objectif de provisionnement en continuité dans une mesure de 25 %. Au 31 décembre 2022, le ratio de financement de la Société était de 123,6 % (au 31 décembre 2021 – 133,2 %) 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^{er} juin 2021.

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

	2024		2023	
	Régime de pension agréé	Régime d'avantages de retraite supplémentaire	Régime de pension agréé	Régime d'avantages de retraite supplémentaire
Les charges de retraite pour l'exercice sont calculées comme suit :				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	15 507 \$	100 \$	15 886 \$	123 \$
Amortissement des pertes (gains) actuariels nets	(9 726)	(51)	(5 025)	374
Moins : Cotisations des salariés	(9 632)	-	(8 180)	-
Charges d'intérêts sur la moyenne d'obligation au titre des prestations constituées (recouvrement)	(3 851)	49	2 681	497
Charges d'intérêts relatives à l'obligation au titre des prestations constituées moyennes	33 317	98	26 197	56
Moins : Rendement attendu des actifs moyens du régime	(46 610)	-	(36 172)	-
Charges (recouvrement) liées aux intérêts du régime de retraite	(13 293)	98	(9 975)	56
Charges totales liées au régime de retraite (avant ajustement de la Provisions pour dépréciation)	(17 144)	147	(7 294)	553
(Diminution) augmentation de la provision pour dépréciation fournie par rapport à l'actif au titre des prestations constituées	(12 172)	-	46 927	-
Charges totales (recouvrement) liées au régime de retraite (après la modification relative à la provision pour moins-value)	(29 316 \$)	147 \$	39 633 \$	553 \$

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 2024, la répartition des actifs était la suivante : 17 % de titres de créance, 32 % de titres de participation, 5 % de biens immobiliers et 45 % de rentes (2023 : 11 % de titres de créance, 36 % de titres de participation, 4 % de biens immobiliers et 49 % de rentes).

La valeur de marché des actifs du régime est de 514 957 \$ (2023 – 448 111 \$); de plus, la valeur déterminée selon l'évaluation actuarielle des contrats de rentes sans rachat des engagements se chiffre à 349 924 \$ (2023 – 372 305 \$). Le rendement réel de la valeur de marché des actifs du régime a été

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

de 63 028 \$ ou 14,07 % (2023 – perte de 59 637 \$ ou 11,8 %) et le rendement réel de la valeur liée au marché des actifs du régime a été de 41 824 \$ ou 4,89 % (2023 – perte de 31 705 \$ ou 3,47 %).

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 3 002 \$ (2023 – perte de 5 643 \$); perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées du régime agréé de 2 648 \$ (2023 – gain de 94 512 \$); gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées dans le cadre des régimes supplémentaires de 243 \$ (2023 – 700 \$).

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 10,5 ans (2023 – 9,9 ans).

Les principales hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2024	2023
Obligation de pension (valeur actuarielle)		
Taux d'actualisation – Régime agréé	5,90 %	6,00 %
Taux d'actualisation – Régimes supplémentaires	3,05 %	3,29 %
Taux d'augmentation de la rémunération	3,50 %	4,50 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %
Charges de prestations de retraite		
Taux d'actualisation – Régime agréé	6,00 %	5,20 %
Taux d'actualisation – Régimes supplémentaires	3,29 %	1,65 %
Rendement attendu des actifs	6,00 %	5,20 %
Taux d'augmentation de la rémunération	3,50 %	4,50 %
Taux d'inflation	2,00 %	2,00 %

L'analyse de la sensibilité des principales hypothèses actuarielles relatives à l'obligation était la suivante :

	2024		2023	
	Régime de pension agréé non assuré	Régimes de retraite supplémentaire	Régime de pension agréé non assuré	Régimes de retraite supplémentaire
Sensibilité du taux d'actualisation :				
Augmentation de 1 % du taux d'actualisation	(40 469) \$	(422) \$	(35 119) \$	(354) \$
Diminution de 1 % du taux d'actualisation	51 321	537	44 474	443
Sensibilité de l'inflation :				
Augmentation de 1 % du taux d'inflation	6 106	76	5 069	62
Diminution de 1 % du taux d'inflation	(3 549)	(44)	(2 948)	(36)

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

Augmentation générale des salaires:

Augmentation générale de 1 % des salaires	14 015	(56)	12 830	(58)
Diminution générale de 1 % des salaires	(12 496) \$	64 \$	(11 420) \$	60 \$

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 les exercices clos le 31 mars 2024 et le 31 mars 2023. Les évaluations ont été extrapolées à des fins comptables jusqu'au 31 mars.

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

	2024	2023
Obligation au titre des avantages complémentaires de retraite (valeur actuarielle)	(27 215) \$	(25 083) \$
Gain actuariel net non amorti	(23 353)	(27 531)
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	209	207
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués	(50 359) \$	(52 407) \$

Le régime n'étant pas financé, les cotisations sont égales aux prestations versées de 644 \$ au cours de l'année (2023 – 615 \$).

Le recouvrement constaté au titre des avantages complémentaires de retraite de l'ordre de 1 404 \$ (2023 – dépense de 764 \$) est présenté à l'état des résultats.

Les principales hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2024	2023
Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite		
Taux d'actualisation	3,05 %	3,29 %
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	4,70 %	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

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

Coût des avantages complémentaires de retraite

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

La durée moyenne estimée du reste de la carrière des membres couverts par des avantages complémentaires de retraite est de 11,5 ans (2023 – 11,5 ans).

10. PASSIF AU TITRE DES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI CONSTITUÉS (INDEMNITÉS POUR ACCIDENTS DE TRAVAIL ET AUTRES AVANTAGES)

Une évaluation actuarielle des indemnités pour accidents de travail a été effectuée en date du 31 décembre 2022 pour les exercices clos le 31 mars 2024 et le 31 mars 2023, et les résultats ont été extrapolés au 31 mars à des fins de comptabilité. Le régime n'est pas financé et ne requiert aucune cotisation 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 :

	2024	2023
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (valeur actuarielle)	(18 184) \$	(17 610) \$
Pertes actuarielles nettes non amorties	4 866	5 606
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation	796	719
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués	(12 522) \$	(11 285) \$

Le régime n'étant pas financé, les cotisations sont égales aux prestations versées de 2 360 \$ au cours de l'année (2023 – 3 409 \$).

Des charges attribuables aux avantages postérieurs à l'emploi de l'ordre de 3 597 \$ (2023 – 3 422 \$) sont présentées à l'état des résultats.

Les principales hypothèses sont les suivantes :

	2024	2023
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation	3,05 %	3,29 %
Taux d'inflation	2,50 %	2,00 %
Taux de croissance du coût des soins de santé	5,60 %	4,00 %
Coût des avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation	3,29 %	1,65 %
Taux d'inflation	2,50 %	2,00 %
Taux de croissance du coût des soins de santé	5,60 %	4,00 %

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

Les rajustements découlant des écarts actuariels sont amortis sur la période moyenne prévue pendant laquelle les prestations seront versées, soit 9,0 ans (2023 – 9,0 ans).

Pour l'exercice clos le 31 mars 2024, la Société a versé à la Commission d'indemnisation des accidents de travail de la Nouvelle-Écosse des primes de 685 \$ (2023 – 758 \$) 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.

11. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2024					
	Navires	Installations côtières	Amélio- rations locatives	Matériel	Travaux en cours	Total
Coût						
Solde en début d'exercice	494 043 \$	257 149 \$	57 039 \$	92 967 \$	27 095 \$	928 293 \$
Entrées 2024	15 405	3 090	2 433	3 686	35 647	60 261
Transfert de travaux en cours en 2023	1 045	2 512	9 219	2 055	(14 831)	-
Cessions et dépréciations	(70 245)	(197)	(68 372)	(691)	-	(139 505)
Solde en fin d'exercice	440 248 \$	262 554 \$	319 \$	98 017 \$	47 911 \$	849 049 \$
Amortissement cumulé						
Solde en début d'exercice	333 094 \$	123 187 \$	55 541 \$	58 014 \$	-	569 836 \$
Amortissement	26 723	12 342	9 428	12 895	-	61 388
Cessions et dépréciations	(70 091)	(168)	(64 652)	(679)	-	(135 590)
Solde en fin d'exercice	289 726 \$	135 361 \$	317 \$	70 230 \$	-	495 634 \$
Valeur comptable nette	150 522 \$	127 193 \$	2 \$	27 787 \$	47 911 \$	353 415 \$

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

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

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.

Au 31 mars 2024, les améliorations locatives liées à la location du NM *Atlantic Vision* ont été radiées en raison de la mise hors service du navire. Les sorties nettes sont comptabilisées en tant que perte sur disposition et sorties d'immobilisations corporelles dans l'état des résultats.

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, le 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.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

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 – 34 256 \$ (2023 – 38 522 \$).
- 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 3,43 % (2,45 % en 2023).

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

	2024	2023
Solde, début de l'année	34 024 \$	33 328 \$
Révisions des flux de trésorerie estimés	(3 288)	–
Charges de dés actualisation	950	696
Règlements	(793)	–
Solde en fin d'année	30 893 \$	34 024 \$

13. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise les informations fournies par les banques à charte canadiennes pour déterminer la juste valeur de ses 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 no 2) 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 généralement le montant estimé que la Société recevrait ou paierait pour mettre fin aux contrats à la date des états financiers.

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 sont liés aux paiements de location pour le *MV Atlantic Vision* (EUR) et le *MV Ala'suimu* (USD).

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 :

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

		2024			2023	
Date d'échéance	Monnaie	Prix fixe par unité/taux à terme (Note)	Quantité nominale (Note)	Valeur nominale	Juste valeur	Juste valeur
Atouts financiers dérivés						
Échange de brut — mazout de chauffage n° 2						
2024	CAD	—	—	— \$	— \$	3 012 \$
2025	CAD	2,479-3,221	4 662	13 983	2 350	833
2026	CAD	3,024-3,028	1 344	4 067	404	—
Contrats de change à terme						
2024	EUR	—	—	— \$	— \$	990
2025	EUR	1,3830	557	770	44	—
2026	USD	1,3475	15 890	21 412	59	54
			22 453	40 232 \$	2 857 \$	4 889 \$
Obligations financiers dérivés						
Contrats de change à terme						
2026	USD	1,3480	15 890	21 420 \$	(47)	—
			15 890	21 420 \$	(47) \$	— \$

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

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, ainsi qu'à surveiller les risques et le respect des limites établies. Les politiques et les systèmes de gestion des risques sont examinés régulièrement pour tenir compte de l'évolution des conditions du marché et des activités de la Société. La Société vise, grâce à ses cours de formation et à ses politiques organisationnelles, à établir un environnement de contrôle constructif et rigoureux au sein duquel tous les employés 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.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

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.

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

La présente note donne des renseignements sur l'exposition de la Société à chacun des risques susmentionnés, ainsi que les objectifs, politiques et processus de la Société en matière d'évaluation et de gestion de chacun de ces risques. D'autres données quantitatives sont fournies tout au long des présents états financiers. Il existe des défis importants liés à la hausse de l'inflation et à des problèmes continus concernant la chaîne d'approvisionnement, dont certains concernent des pénuries de composants clés nécessaires aux activités de la Société. Des activités, processus et procédures supplémentaires ont été mis en œuvre pour atténuer les risques.

(a) Risque de crédit

La valeur comptable de la trésorerie, des débiteurs et des dérivés représente l'exposition maximale de la Société au risque de crédit.

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 2024, la banque allemande a obtenu de l'agence de notation Moody's la cote de base de Baa3, la cote A3 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 5 017 \$ (2023 – 3 816 \$) et d'autres créances de 6 670 \$ (2023 – 6 362 \$). 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. En tout, 770 \$ (2023 – 210 \$) de créances sont considérées comme en souffrance, mais non dépréciées. Les comptes en souffrance depuis plus de 31 jours sont considérés comme tels. Les autres créances sont principalement des remboursements de la TVH par le gouvernement du Canada et des créances sur les gains réalisés sur les dérivés, pour lesquels la Société considère qu'il n'y a pas de risque significatif, comme il est discuté ci-dessous.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

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 étrangère. La Société verse des loyers mensuels pour l'affrètement du NM *Ala'suinu* sur la durée du contrat de location. Pour réduire ce risque de change au minimum, la Société a acheté des contrats à terme représentant 100 % du montant des paiements de location mensuels pour les deux prochains exercices. Une hausse de 10 % des taux de change n'aurait pas d'incidence significative sur les états financiers.

(ii) Risque sur marchandises (lié au prix du carburant)

Afin de gérer le risque lié à une plus grande 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 du mazout au cours de l'exercice clos au 31 mars 2024 n'aurait pas d'incidence significative sur les états financiers. La volatilité du marché au cours des dernières années a accru l'incertitude concernant les prix du carburant et les risques liés 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 du prix du carburant.

(c) Risque de liquidité

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

La Société s'efforce de maintenir des liquidités suffisantes pour pouvoir s'acquitter de ses charges d'exploitation prévues 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 \$ (2023 – 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.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.
Notes complémentaires aux états financiers
 Exercice clos le 31 mars 2024
 (en milliers de dollars)

15. RECETTES DE TRANSPORT

Le tableau suivant présente les recettes de transport de la Société selon la principale source et le type :

	2024	2023
Véhicule commercial	44 064 \$	44 990 \$
Ventes à bord	18 291	16 574
Véhicule de passager	18 284	18 240
Autre transport	17 312	17 303
Passager	13 201	12 490
Supplément carburant	9 860	9 905
Revenu total de transport	121 012 \$	119 502 \$

16. EXCÉDENT CUMULÉ

L'excédent cumulé se compose de ce qui suit :

	2024	2023
Excédent d'exploitation cumulé	434 388 \$	395 981 \$
Gains de réévaluation cumulés	3 920	5 926
Excédent cumulé	438 308 \$	401 907 \$

L'excédent d'exploitation cumulé comprend un montant de 258 530 \$ (2023 – 258 530 \$) au titre du capital-actions. Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Au 31 mars 2024, 517 061 000 actions (2023 – 517 061 000 actions) à 0,50 \$ l'unité (2023 – 0,50 \$ l'unité) avaient été émises et étaient entièrement libérées.

17. TRANSACTIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Les apparentés comprennent 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 et leurs proches parents. Il n'y a pas de transactions significatives avec les principaux dirigeants.

La Société effectue des transactions avec ces entités dans le cours normal de ses activités selon les mêmes conditions que celles adoptées pour des transactions traitées dans des conditions de pleine concurrence. De plus, les transactions 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 2 031 \$ (2023 – 1 785 \$) avec d'autres apparentés. En outre, dans le cadre de ces transactions, le gouvernement du Canada finance la Société, comme 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. Il n'y a pas d'obligations contractuelles ou de passifs éventuels avec les apparentés.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

18. 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'accords 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 le NM *Ala'suimu*, nouveau navire acquis le 7 février 2024, libellé en dollars américains. Ces paiements ont été convertis en dollars canadiens en utilisant les taux de change respectifs au 31 mars 2024.

	Immobilisations	Exploitation	Affrètement	Autres locations	Total
2024-2025	7 700 \$	2 517 \$	25 780 \$	272 \$	36 269 \$
2025-2026		2 078	23 894	271	26 243
2026-2027		168	23 894	271	24 333
2027-2028			23 959	272	24 231
2028-2029			19 966	263	20 229
2029-2030 et au-delà				1 500 \$	1 500 \$
	7 700 \$	4 763 \$	117 493 \$	2 849 \$	132 805 \$

19. 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 2024, la Société a reçu des demandes d'indemnisation estimées à 5 \$ (2023 – 5 \$) 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 100 \$ (2023 – 73 \$) lorsque la survenance de l'événement futur confirmant n'est pas déterminable, et ce montant n'a pas été comptabilisé. Ces estimations reposent sur le jugement de la direction et sur les risques maximaux qui sont limités par les franchises d'assurance en place.

20. AUTRES PRODUITS PROVENANT DE PROCÉDURES JUDICIAIRES

D'autres produits provenant de procédures judiciaires ont été comptabilisés à la suite de l'issue d'une procédure d'appel auprès de la Cour canadienne de l'impôt, présentée au cours des années précédentes comme un actif éventuel. Le jugement rendu en faveur de la Société en juillet 2023 n'a pas fait l'objet d'un appel de la part du défendeur dans les délais impartis. La Société a comptabilisé une somme de 13,9 millions de dollars, dont 1,43 million de dollars dans les comptes débiteurs.

21. DONNÉES COMPARATIVES

Les chiffres comparatifs de certains postes ont été reclassés dans l'état des résultats afin de se conformer à la présentation de l'année en cours et de mieux tenir compte de la nature des dépenses.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

22. CHIFFRES DU BUDGET

Les chiffres du budget sont présentés à des fins de comparaison. Ils ont été établis lors de la préparation du Plan d'entreprise de la Société et approuvés par le Conseil d'administration. La Société n'a dépassé aucune des limites établies pour ses dépenses ou ses placements au cours de l'année.

Les charges liées aux salaires et aux avantages sociaux ont été supérieures de 8,9 millions de dollars 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. La Société a apporté des modifications aux plans d'entretien de la flotte actuelle au cours de l'automne et de l'hiver afin de s'assurer que la flotte existante soit en état de fonctionnement lors de l'arrivée au printemps du NM *Ala'suinu* et du retour du NM *Atlantic Vision*. Les augmentations salariales négociées ont également été plus élevées que prévu en raison des tendances de l'industrie et de l'inflation.

Le budget initialement approuvé au titre des avantages sociaux futurs était de 11,9 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 15,4 millions de dollars, conformément aux normes comptables du secteur public.

Les charges au titre des avantages sociaux futurs des employés ont été inférieures de 11,5 millions de dollars au budget. La baisse des charges de retraite s'explique par une diminution de 12,2 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 initial incluait des coûts de renouvellement de la flotte. Ces coûts ont été réaffectés à leur fonction respective, conformément à la présentation de l'état des résultats.

Rapport 2023-2024 sur les possibilités et les risques liés aux changements climatiques

Rapport sur les recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques

Contenu

Rapport 2023-2024 sur les possibilités et les risques liés aux changements climatiques.....	1
Rapport sur les recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques.....	1
1. Introduction.....	3
À propos de Marine Atlantique inc. (MAI)	3
Stratégie d'entreprise et gestion des risques.....	3
2. Possibilités et risques liés aux changements climatiques	4
3. Plan de gestion environnementale.....	5
Activités.....	6
4. Gouvernance et gestion des risques	8
Travailler dans le respect des normes éthiques	8
Comités de gouvernance du Conseil d'administration.....	8
Comité de vérification et des finances	8
Comité des ressources humaines	9
Comité de l'innovation et des infrastructures.....	9
Comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie.....	9
Gestion des risques d'entreprise.....	9
Risques ESG et risques liés au climat.....	9

1. Introduction

À propos de Marine Atlantique inc. (MAI)

MAI a été créée le 27 juin 1986 en tant que société d'État mère par le biais de la *Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.*

MAI propose deux fois par jour un service de traversier pour les passagers et les marchandises dans le cadre de son mandat constitutionnel entre Port aux Basques (Terre-Neuve-et-Labrador) et North Sydney (Nouvelle-Écosse). Pendant l'été, la société offre également un service trois fois par semaine entre Argentia (Terre-Neuve-et-Labrador) et North Sydney (Nouvelle-Écosse).

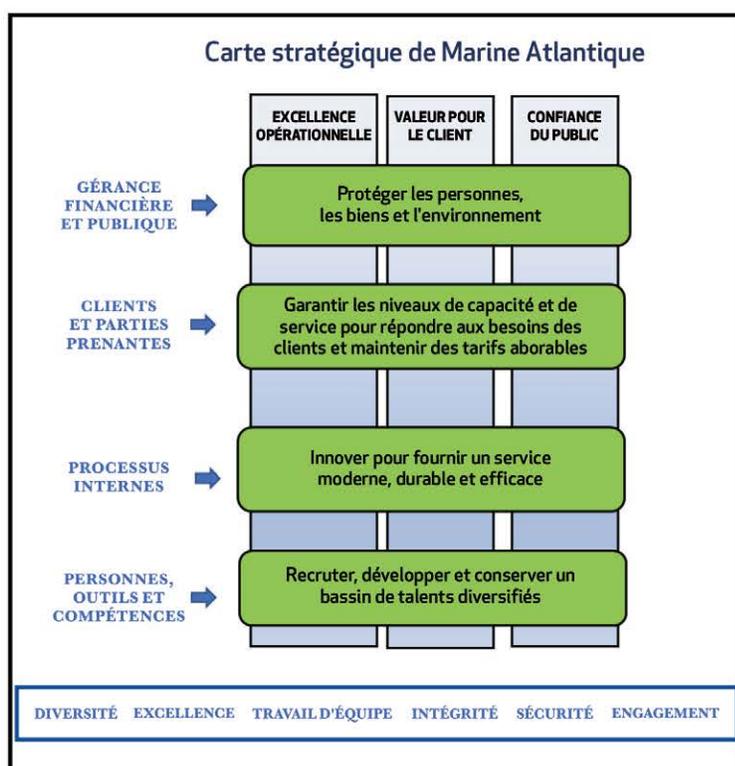
MAI fournit un service essentiel à l'île de Terre-Neuve, car il s'agit du seul service quotidien de traversier qui permet de transporter des marchandises sur l'île, notamment des aliments frais et des denrées périssables, des produits de consommation et des marchandises dangereuses (par exemple, de l'oxygène médical et des fournitures hospitalières). C'est aussi le seul service quotidien qui permet aux entreprises locales d'exporter leurs produits vers La Grand'Terre et d'atteindre les marchés nationaux et internationaux dont dépend leur succès commercial. MAI constitue également le moyen le plus accessible pour les voyageurs d'entrer et de sortir de l'île avec leur véhicule. MAI est un moteur très important de l'économie de Terre-Neuve-et-Labrador. Le succès de MAI contribue au succès de la province, car il s'agit de la principale liaison de transport entre la province et le reste du Canada.

Des renseignements supplémentaires concernant la société sont inclus dans son rapport annuel, qui peut être consulté sur le site web de MAI.

Stratégie d'entreprise et gestion des risques

MAI s'engage à fournir un service qui maintient le lien essentiel entre Terre-Neuve-et-Labrador et le reste du Canada. La société a élaboré un plan stratégique et un plan de gestion des risques pour soutenir ses piliers stratégiques – l'excellence opérationnelle, la valeur pour le client et la confiance du public – et pour respecter les priorités établies par le gouvernement du Canada, y compris une transition harmonieuse vers l'objectif de carboneutralité d'ici 2050. La société se concentre également davantage sur la définition et la réalisation d'objectifs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) clairs.

De plus en plus consciente de l'impact de ses activités sur l'environnement et des nombreux risques que posent les changements climatiques sur la prestation d'un service durable, MAI accordera une attention particulière à la gestion de son empreinte environnementale et à la



protection de ses passagers, de ses employés et de ses infrastructures contre les effets des changements climatiques.

Ce rapport décrit comment la société entend répondre à ces attentes à l’avenir et constitue la première étape de la mise en œuvre des recommandations du Groupe de travail sur l’information financière relative aux changements climatiques (GTIFCC).

2. Possibilités et risques liés aux changements climatiques

Les possibilités et risques liés aux changements climatiques constituent la base du plan stratégique de MAI et de son registre des risques de l’entreprise.

Du point de vue des risques, MAI a cerné les risques suivants, qui comprennent à la fois les risques physiques pour l’exploitation, ainsi que les risques financiers et sociaux associés à la transition vers l’énergie verte.

- ❖ Le risque que MAI ne dispose pas d’une gouvernance, de politiques et de pratiques adéquates en matière de sécurité, mettant en danger les clients, les employés et les installations.
- ❖ Le risque que MAI soit responsable de la contamination de l’environnement ou qu’elle ne réagisse pas de manière adéquate aux incidents.
- ❖ Le risque que l’intervention de MAI à un événement catastrophique, comme une catastrophe naturelle, un acte de sabotage/terrorisme, un échouement, etc. soit inadéquate.
- ❖ Le risque que MAI ne dispose pas de revenus ou de financements suffisants pour maintenir les opérations essentielles et exécuter son plan stratégique.
- ❖ Le risque que MAI ne parvienne pas à planifier de manière adéquate l’entretien et le renouvellement des infrastructures, ce qui entraînerait des répercussions négatives sur ses activités, ses niveaux de service et sa santé financière.

La manière dont ces risques pourraient se manifester et les répercussions potentielles sur MAI sont décrites ci-dessous.

Répercussions sur les services	Réglementations environnementales	Répercussions financières	Répercussions sur les infrastructures
Augmentation des phénomènes météorologiques extrêmes/Augmentation de la variabilité météorologique	Augmentation des coûts pour se conformer aux réglementations	Augmentation de la tarification du carbone	Gestion des carburants/substitution
Risques potentiels pour la sécurité des clients et des employés	Disponibilité d’un approvisionnement d’un carburant de remplacement	Augmentation du coût des carburants	Disponibilité de carburants de remplacement
Augmentation du nombre et de la durée des interruptions de service	Coût des nouvelles technologies	Coût des travaux d’amélioration des navires existants	Disponibilité de navires écoénergétiques
Impacts sur la chaîne d’approvisionnement	Réduction de la durée de vie des navires	Impact sur la tarification des clients Augmentation des investissements pour les nouvelles technologies	

Les impacts des changements climatiques présentent également plusieurs possibilités pour MAI. Plus précisément, trois initiatives stratégiques reconnaissent l'importance d'aborder les impacts des changements climatiques sur les activités de la société :

- ❖ Atteindre l'objectif de carboneutralité d'ici 2050.
- ❖ Élaborer une stratégie de remplacement de sa flotte à long terme.
- ❖ Assurer l'abordabilité et la durabilité du service.

Les possibilités pour la société sont les suivantes :

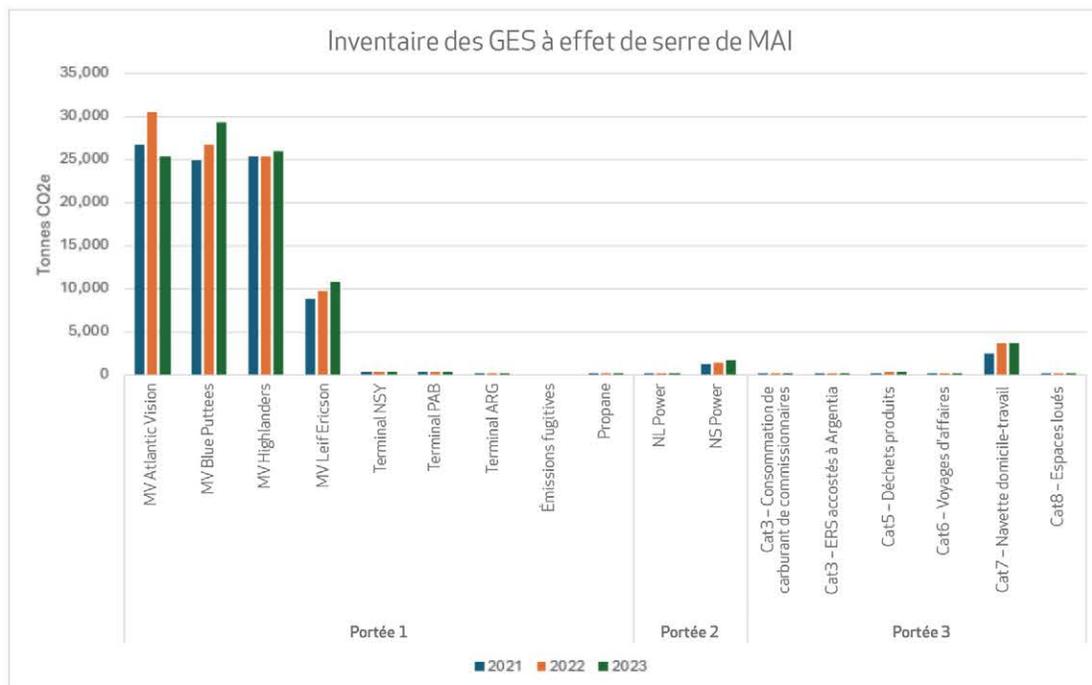
Carboneutralité d'ici 2050	Remplacement de la flotte	Abordabilité et durabilité
Socialement responsable	Technologie plus verte – moins d'émissions	Demande accrue de déplacements à faibles émissions de carbone
Réduction des dommages à l'environnement	Amélioration de la satisfaction des clients	Prévisibilité des besoins de financement
Effet positif sur la réputation de l'entreprise	Stabilité opérationnelle	Potentiel de réduction des coûts d'exploitation
Amélioration du service pour les clients		Maintien de l'abordabilité des services

3. Plan de gestion environnementale

MAI continue à élaborer sa stratégie de carboneutralité d'ici 2050. Après avoir établi un inventaire de référence des gaz à effet de serre (GES), MAI poursuivra la mise en œuvre de la feuille de route vers la carboneutralité, qui a été achevée en mars 2023. Cette feuille de route aidera MAI à établir des indicateurs de rendement clés et des objectifs spécifiques, à centraliser les données afin de faciliter le suivi et les mesures de carboneutralité, et à développer un tableau de bord pour les rapports. MAI a également mis en place un comité de gestion de l'environnement chargé de veiller à ce que l'organisation atteigne ses objectifs de performance environnementale, remplisse ses obligations en matière de conformité et réduise au minimum les impacts de ses activités sur l'environnement.

Activités

1. **Mesure continue de l'inventaire des GES de MAI** – comprend une évaluation de la flotte de véhicules légers, de la flotte de véhicules lourds, de l'utilisation du propane, de l'utilisation du carburant des navires, des systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation (CVC), des systèmes d'extinction des incendies et de la consommation d'électricité dans les locaux de MAI.



2. **Supervision et évaluation des projets** – MAI a développé un outil d'évaluation des projets environnementaux qui est utilisé pour évaluer tous les projets et toutes les initiatives en fonction de leurs répercussions sur les objectifs d'émission et sur la stratégie globale d'écologisation. Cet outil est utilisé pour recommander des projets à inclure dans le plan d'investissement quinquennal afin de soutenir les possibilités de carboneutralité.

Plusieurs projets sont actuellement inclus dans le plan d'investissement pour soutenir la voie vers la carboneutralité, dont les suivants :

- Bâtiment administratif de Port aux Basques – l'obtention de la certification LEED Argent.
 - Amélioration de l'éclairage à Argentinia – passage aux DEL.
 - Remplacement du système de chauffage à l'atelier d'entretien de Port aux Basques pour améliorer l'efficacité énergétique.
 - Modernisation du système CVC à l'atelier d'entretien de North Sydney afin d'améliorer l'efficacité énergétique.
 - Système d'égout autonome pour le bâtiment Life Raft Center à PAB.
 - Nouvelles pales d'hélice pour le *Blue Puttees* afin de réduire la consommation de carburant.
3. **Participation continue au programme de l'Alliance verte** – Le programme de l'Alliance verte guide l'industrie maritime vers l'excellence environnementale en encourageant l'adoption de mesures concrètes et mesurables qui vont au-delà des obligations réglementaires. Dans le cadre de ce

programme, MAI est évaluée en fonction de critères établis dans plusieurs catégories différentes pour les navires et les terminaux. Le programme de l'Alliance verte comporte cinq niveaux. D'un point de vue stratégique, MAI s'est fixé comme objectif de maintenir une moyenne de niveau trois, qui a été atteint pour la première fois en 2021-2022. Le niveau trois est défini comme « l'intégration des meilleures pratiques » dans un plan de gestion adopté et la compréhension des impacts environnementaux.

4. **Formation sur le système de gestion de l'environnement** – L'équipe spécialisée en matière de santé, de sécurité et d'environnement (SSE) a élaboré et mis en œuvre un système de gestion de l'environnement (SGE) afin d'aider l'organisation à améliorer en permanence ses performances environnementales et à réduire au minimum les impacts de ses activités sur l'environnement. À ce jour, l'organisation a formé plus de 70 % des employés et devrait avoir terminé de former le reste du personnel en 2023-2024. La formation permet aux employés de se familiariser avec le SGE de MAI, structuré autour de la norme ISO 14001. Cela comprend une vue d'ensemble de MAI :
 - Politique environnementale
 - Exigences réglementaires en matière d'environnement
 - Objectifs et priorités en matière d'environnement
 - Rôles et responsabilités
 - Plans environnementaux opérationnels
 - Alliance verte
 - Rapport sur les incidents environnementaux

5. **Transition vers les véhicules électriques** – MAI continue de travailler sur son plan visant à introduire des stations de recharge pour véhicules électriques ainsi que des véhicules électriques dans le cadre de son plan d'innovation en matière d'infrastructures à terre. Des stations de recharge ont été installées à Port aux Basques, à North Sydney et à Argentinia, et d'autres stations sont déjà en cours d'installation. Les fourgonnettes électriques pour les bagages sont désormais en service, de même que les nacelles élévatrices à ciseaux, et il est prévu d'étendre l'utilisation de véhicules électriques à d'autres types de véhicules (navettes, camions de manœuvre, véhicules d'entretien, etc.) dès que possible.

L'état d'avancement de chacun des objectifs environnementaux de MAI est le suivant :

Objectif	Objectif 2023	Résultat
Consommation de carburant : Navires	1 % de réduction	5 %
Consommation de carburant : Terminaux	5 % de réduction	9,6 %
Alliance verte – Programme pour les navires	3 ou plus	3,6
Alliance verte – Programme des terminaux	3 ou plus	3,7

4. Gouvernance et gestion des risques

Le Conseil d'administration de MAI assure la supervision et l'orientation stratégique de l'équipe de direction qui, à son tour, est responsable des fonctions quotidiennes de la société. Le Conseil d'administration et l'équipe de direction unissent leurs efforts pour offrir à nos clients un système de traversiers interprovinciaux sûr, respectueux de l'environnement, de qualité et efficace, régi par un ensemble solide de valeurs d'entreprise.

Marine Atlantique est dirigée par un Conseil d'administration composé de 10 personnes. Les administrateurs indépendants sont choisis et nommés pour des mandats spécifiques par le gouvernement du Canada. Le président-directeur général est également membre du Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration exerce ses activités dans un environnement hautement réglementé. La *Loi sur la gestion des finances publiques* et la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* orientent les activités de la société. Les statuts de la société, son règlement intérieur, sa vision, son énoncé de mission et ses valeurs orientent en outre le Conseil d'administration et la direction dans leur prise de décisions.

Le Conseil d'administration est très engagé envers la bonne gouvernance d'entreprise et l'engagement des parties prenantes. Il fournit également une orientation budgétaire prudente et des conseils à l'équipe de direction, en veillant à l'efficacité de la budgétisation et de la gestion financière, ainsi qu'à la gestion des risques de l'entreprise.

Travailler dans le respect des normes éthiques

La société est fière de maintenir des normes éthiques élevées, tout en exploitant ses activités de manière responsable sur le plan fiscal. L'équipe de direction respecte les lignes directrices relatives aux conflits d'intérêts afin de remplir le mandat de la société de manière éthique, et tous les employés sont guidés par les valeurs de MAI ainsi que par le Code de valeurs et d'éthique de la fonction publique. La société dispose également d'une politique de divulgation des actes répréhensibles établie conformément à la *Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles*, qui décrit les moyens dont disposent les employés et les anciens employés pour signaler des actes répréhensibles.

Comités de gouvernance du Conseil d'administration

Les comités permanents du Conseil d'administration soutiennent ses efforts en assumant plusieurs responsabilités de gouvernance, notamment la vérification et les finances; la gouvernance, la gestion des risques et la stratégie; les ressources humaines, ainsi que l'innovation et les infrastructures. Le Conseil d'administration fournit également des conseils et un contrôle sur la gestion des régimes de retraite des employés de MAI.

Comité de vérification et des finances

Le comité de vérification et des finances est chargé de fournir au Conseil d'administration des conseils et des services dans les domaines de la gestion financière et des rapports financiers, du contrôle interne, des systèmes d'information et de la gestion, de l'approvisionnement et des pratiques de vérification interne/externe.

Comité des ressources humaines

Le comité des ressources humaines est chargé de conseiller et de superviser le Conseil d'administration dans le domaine des ressources humaines.

Comité de l'innovation et des infrastructures

Le comité de l'innovation et des infrastructures est chargé de contrôler et de superviser, au nom du Conseil d'administration, les domaines du service à la clientèle, de l'innovation, de l'informatique et de la gestion de l'information, des projets d'investissement, de la gestion de la sécurité et de l'environnement, et de la gestion de la flotte de véhicules.

Comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie

Le comité de la gouvernance, des risques et de la stratégie est chargé de conseiller et de superviser, au nom du Conseil d'administration, les domaines de la planification stratégique, de la gestion des risques d'entreprise, de la gouvernance, de l'éthique et de la responsabilité d'entreprise.

Gestion des risques d'entreprise

MAI s'engage à gérer les risques et reconnaît qu'il s'agit d'un élément essentiel pour assurer le succès futur de la société. MAI considère que la gestion des risques est une responsabilité partagée. La structure de gouvernance de la gestion des risques de la société peut être résumée comme suit :

Groupe	Responsabilité
Conseil d'administration et comité de vérification et des risques	S'assurer que la direction a mis en place et maintient un processus efficace de gestion des risques.
Comité de la stratégie et de la gestion des risques d'entreprise	Surveiller les risques émergents et les changements significatifs dans les risques connus dans l'inventaire des niveaux de risque de la société.
Service de la stratégie d'entreprise et de la gestion des risques	Se faire le champion de la gestion efficace des risques dans l'ensemble de l'entreprise en facilitant le développement et le déploiement de techniques, d'outils et de processus d'évaluation de la gestion des risques.
Agents de liaison de risques	Soutenir les responsables des risques en prévoyant des possibilités de discuter officiellement des risques, en surveillant l'efficacité des contrôles et des mesures d'atténuation, et en coordonnant l'établissement des rapports.
Responsables des risques	Gérer efficacement les risques relevant de leur champ de responsabilité, conformément à la tolérance aux risques et à la propension de la société à prendre des risques.

Les principaux risques de MAI demeurent directement liés aux objectifs stratégiques de la société et, à ce titre, le programme de gestion des risques de l'entreprise joue un rôle essentiel pour permettre à la société d'atteindre ses objectifs généraux.

Risques ESG et risques liés au climat

Les risques ESG et les risques liés au climat sont actuellement inclus dans le registre des risques de l'entreprise de MAI. Au fur et à mesure que MAI développe son programme ESG, ces risques seront

probablement regroupés dans un plan de gestion des risques ESG afin de s'assurer qu'ils reçoivent l'attention nécessaire. Au fur et à mesure que MAI fait évoluer sa gouvernance et ses processus pour mieux cerner et gérer les risques liés au climat, elle rendra compte de ses progrès dans le cadre du rapport du GTIFCC.







marineatlantique.ca