



2024 - 2025

Rapport Annuel



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
Message du président du Conseil d'administration	8
Message du président et chef de la direction	10
Profil de l'entreprise	12
Flotte de navires et opérations	14
Durabilité environnementale	21
Sûreté, sécurité, et bien-être	24
Innovation : moderniser le parcours client	28
Notre personnel : aujourd'hui et demain	34
Gouvernance	42
Finances	48
Annexe A	83
Rapport 2024-2025 sur les possibilités et les risques liés aux changements climatiques	



**ST. JOHN'S
2025
JEUX DU
CANADA
GAMES**



St. John's, Terre-Neuve-et-Labrador
Du 8 au 25 août 2025

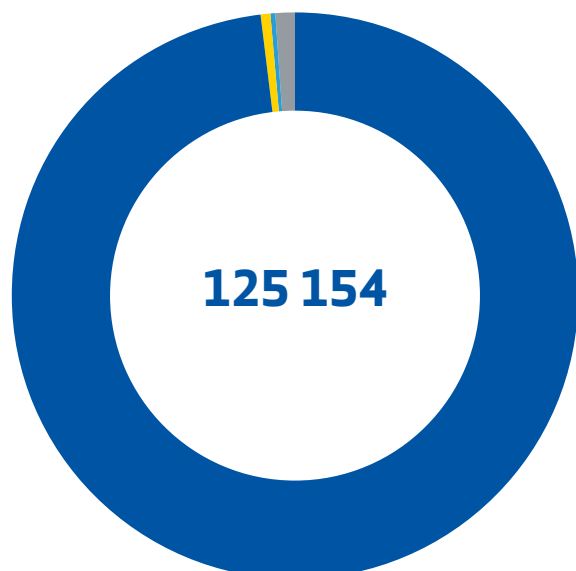
Aperçu financier

Revenus

Les revenus, excluant les gains, ont été inférieurs de 12,1 M\$ par rapport à l'année dernière et supérieurs de 5,3 M\$ par rapport au budget. L'année dernière, la société a comptabilisé 13,9 M\$ de revenus liés au recouvrement de crédits de taxe sur les intrants d'exercices antérieurs dans le cadre de deux procédures d'appel devant la Cour canadienne de l'impôt. Le trafic commercial a été supérieur au budget et à l'année précédente. L'augmentation des revenus a été partiellement compensée par la baisse du trafic passager. Le service d'Argentia a été retardé et les passagers ont donc été réacheminés vers le service du golfe. Cette interruption de service a entraîné une baisse globale des revenus liés au trafic de passagers.

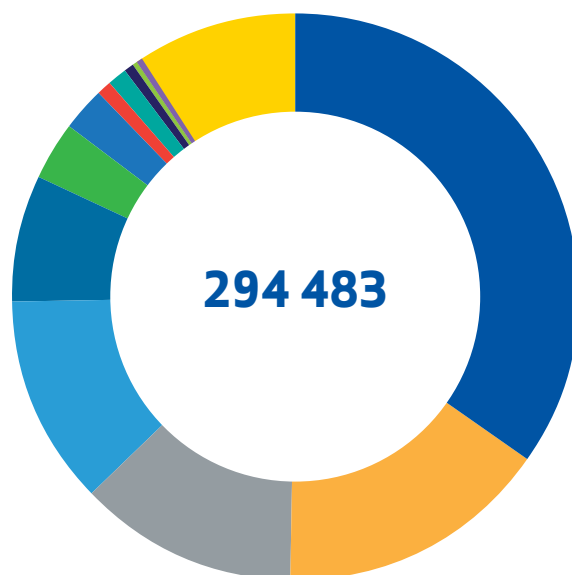
Revenus 2024/25 (en milliers)

● Transport	122 941 \$
● Revenus d'intérêts	704
● Gain de change	251
● Gain réalisé sur dérivés	1 258
Revenus totaux	125 154 \$



Dépenses 2024/25 (en milliers)

● Salaires et avantages sociaux	125 939 \$
● Amortissement	56 180
● Carburant	45 248
● Matériaux, fournitures, et services	43 279
● Frais d'affrètement	26 283
● Réparations et entretien	11 787
● Assurance, loyer, et services publics	8 903
● Frais administratifs	3 711
● Taxes sur l'importation d'affrètement	3 223
● Frais de déplacement	2 079
● Pertes sur disposition et réduction de la valeur d'immobilisations corporelles	474
● Charges de désactualisation	983
● Avantages sociaux futurs	(33 606)
Dépenses totaux	294 483 \$



Gains

Les gains de la société ont été inférieurs de 2,2 M\$ aux prévisions budgétaires, et de 6,2 M\$ à ceux de l'année dernière. Le programme de couverture de la société comprend l'achat anticipé de swap de carburant et de contrats de change à terme. Le prix du carburant a été inférieur aux prévisions pour l'année, ce qui a entraîné une baisse des gains. L'année dernière, la société a réalisé des gains plus importants grâce aux opérations de couverture comparativement à cette année.

FRAIS D'EXPLOITATION

Salaires et avantages sociaux

Les coûts des salaires et des avantages sociaux ont augmenté de 8,7 M\$, soit 7,4 %, par rapport à l'exercice 2023-2024 et de 7,4 M\$ par rapport au budget. L'augmentation par rapport à l'année dernière et par rapport au budget est due à plusieurs facteurs. Les problèmes mécaniques de l'*Ala'suinu* ont entraîné un retard dans le démarrage du service d'Argentia. La société a dû réacheminer les passagers vers le service du golfe en modifiant les horaires. Pour acheminer le trafic commercial supplémentaire, la société a augmenté sa capacité en automne et en hiver. Elle a dû faire face à davantage d'heures supplémentaires et de liquidations de temps accumulé en raison de la pénurie de personnel et des exigences du travail.

Matériaux, fournitures et services

Les coûts des matériaux, fournitures et services ont été inférieurs de 4,4 M\$, soit 9,2 %, par rapport à l'exercice 2023-2024, tout en étant 2,1 M\$ plus élevés, soit 5,1 %, que le budget. La société a dépensé 9,1 M\$ de plus l'année dernière pour mettre en opération l'*Ala'suinu*. La société a engagé des frais de transit pour faire livrer le navire nouvellement affrété par un tiers l'année dernière. Cette hausse a été partiellement

compensée par des coûts plus élevés cette année pour des services contractuels externes destinés à soutenir les opérations. La société a engagé plus de dépenses par rapport à l'année dernière et par rapport au budget pour les services professionnels et techniques en raison des pressions inflationnistes et des exigences opérationnelles.

Réparations et entretien

Les coûts de réparation et d'entretien ont été comparables à ceux de l'année dernière, bien qu'ils aient augmenté de 1,2 M\$, soit 11 %, par rapport au budget. Des économies ont été réalisées par rapport à l'année dernière grâce au remplacement de l'*Atlantic Vision*, un navire vieillissant, par l'*Ala'suinu*, un navire de construction récente. Cette hausse a été compensée par l'augmentation des coûts des pièces, des services et des travaux supplémentaires pour la flotte vieillissante. L'augmentation des dépenses par rapport au budget est principalement due à la pression inflationniste globale et à quelques travaux de maintenance supplémentaires par rapport au plan.

Assurance, loyer et services publics

Le coût des assurances, du loyer et des services publics a baissé de 0,2 M\$ par rapport à ceux de l'année dernière, mais a dépassé le budget de 0,3 M\$. Les primes d'assurance ont été moins élevées cette année. L'année dernière, des assurances supplémentaires ont été requises pour le transit de l'*Ala'suinu* vers le Canada. Les coûts de réclamation ont été plus élevés cette année par rapport à l'année dernière et au budget.

Frais de déplacement

Les frais de déplacement ont été inférieurs de 0,3 M\$ à ceux de l'année précédente et de 0,1 M\$ par rapport au budget. La diminution d'une année sur l'autre est due à une réduction des déplacements liés à la formation et à l'intégration de l'*Ala'suinu*.

Frais administratifs

Les frais administratifs ont été inférieurs de 0,9 M\$ par rapport à l'année dernière et supérieurs de 0,4 M\$ par rapport au budget. L'augmentation des coûts par rapport à l'année dernière et au budget est principalement due aux bons de compensation délivrés aux passagers affectés par les changements d'horaires résultant des problèmes mécaniques de l'*Ala'suinu*.

CARBURANT

Les dépenses en carburant ont été inférieures de 2,3 M\$, soit 5 % de moins que l'année dernière, et supérieures de 0,9 M\$, soit 2 %, par rapport au budget. Les prix des carburants ont été inférieurs à ceux de l'année dernière et à ceux prévus dans le budget. La

consommation de diesel maritime a été inférieure à celle de l'année dernière en raison d'une réduction du nombre de traversées, mais supérieure aux prévisions budgétaires puisque le taux de consommation sur l'*Ala'suinu* a été plus élevé que prévu.

COÛTS D'AFFRÈTEMENT

Frais d'affrètement

Les frais d'affrètement ont été supérieurs de 7,2 M\$ par rapport à l'année dernière et supérieurs de 0,7 M\$ par rapport au budget. La société a retourné l'*Atlantic Vision* à ses propriétaires en mai 2024 et a pris possession de l'*Ala'suinu* en février 2024. Le taux d'affrètement journalier de l'*Ala'suinu*, un navire nouvellement construit, a été plus élevé que celui de l'ancien navire soit l'*Atlantic*

82 % Respect
des délais

(y compris les retards pour
des raisons météorologiques)

1 692
Nombre de
traversées

359 320
Passagers

Vision. L'écart par rapport au budget s'explique par le fait que les taux de change réels utilisés pour les paiements ont été plus élevés que ceux prévus dans le budget.

Taxes sur l'importation d'affrètement

La société a payé 15,6 M\$ de taxes d'importation non remboursables dans le cadre du changement de pavillon de l'*Ala'suinu* en avril 2024, qui a été comptabilisé en tant qu'actif non financier et est amorti sur la durée de l'accord d'affrètement. La charge constatée pour l'exercice 2024-2025 est de 3,2 M\$.

PERTES

Perte sur la cession d'immobilisations corporelles

Cette année, la société a constaté une perte de 0,47 M\$ sur la cession et la dépréciation d'actifs à long

terme, contre une perte de 3,91 M\$ l'année dernière. L'année dernière, l'*Atlantic Vision* a été mis hors service, ce qui a entraîné la dépréciation de plusieurs projets d'amélioration locative.

AVANTAGES SOCIAUX FUTURS DES EMPLOYÉS

La société fait appel à un actuaire indépendant pour l'aider à calculer les dépenses liées aux avantages sociaux futurs des employés sur la base des hypothèses de la 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. Cette année, la société a

constaté un recouvrement de 33,6 M\$, dont 36,2 M\$ sont liés au régime de retraite. La charge du régime de pension est en position de recouvrement 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 dépréciation qui était requise par la norme comptable sur les avantages de retraite pour réduire l'excédent de l'actif au titre des prestations ajustées par rapport aux prestations futures attendues.

Charges d'amortissement

L'amortissement a été inférieur de 5,2 M\$ cette année par rapport à l'année dernière et de 12,5 M\$ par rapport au budget. La charge d'amortissement a diminué en raison des amortissements de l'année

précédente liés à l'*Atlantic Vision* et du calendrier de mise en service des nouveaux projets. 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 projetées à des fins de planification sont calculées globalement, ce qui entraîne des différences par rapport aux taux d'amortissement réels.

Charges de désactualisation

La société a constaté une charge de 0,98 M\$ cette année, contre 0,95 M\$ l'année dernière, au titre de ses obligations de mise hors service d'immobilisations. La charge de désactualisation représente l'augmentation de l'obligation due au passage du temps.

141 582

Véhicules de
tourisme

96 349

Véhicules
utilitaires



FINANCEMENT GOUVERNEMENTAL

Les recettes de financement gouvernemental constatées ont augmenté de 2,1 M\$ par rapport à l'année dernière. L'augmentation de 18,9 M\$ des dépenses de fonctionnement est principalement due aux 15,6 M\$ de taxes d'importation payées à l'arrivée de l'*Ala'suinu* au Canada, comptabilisés comme dépenses payées d'avance et amortis sur la durée du contrat de location. Les dépenses de fonctionnement ont également augmenté par rapport à l'année dernière. Les dépenses en capital ont été inférieures de 16,8 M\$ à celles de l'année dernière. L'année dernière, les dépenses ont été plus importantes pour deux projets majeurs : les améliorations locatives de l'*Ala'suinu* et la construction du nouveau bâtiment administratif de Port aux Basques.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En 2024-2025, la société a dépensé 46,8 M\$ pour le renouvellement des actifs, contre 63,5 M\$ l'année dernière. Sur ce montant, 31,6 M\$ ont été consacrés à des projets liés à la flotte, contre 35,2 M\$ l'année dernière. Le capital de la flotte a été principalement axé sur les mises à niveau régulières, notamment le capital pour répondre aux exigences réglementaires ou de classe et les améliorations locatives pour l'*Ala'suinu*. Un montant supplémentaire de 15,2 M\$ a été dépensé pour remplacer et moderniser les installations et équipements à terre, mettre à niveau les besoins informatiques et investir dans des projets d'innovation, contre 28,3 M\$ pour l'exercice 2023-2024.

Le trafic et les employés

	2024-25	2023-24	2022-23	2021-22	2020-21
Passagers	359 320	367 786	360 388	231 298	139 988
Véhicules de tourisme	141 582	145 257	142 645	91 336	50 449
Véhicules commerciaux	96 349	91 088	92 687	90 222	89 723
UEA*	556 222	534 321	538 289	468 157	420 009
Nombre de traversées simples	1 692	1 739	1 750	1 642	1 498
Employés (pic d'emploi)	1 421	1 388	1 283	1 140	1 110
Employés (ETP)**	1 158	1 126	1 082	1 009	880

*L'UEA (unité équivalent auto) est la longueur d'une voiture de tourisme moyenne.

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

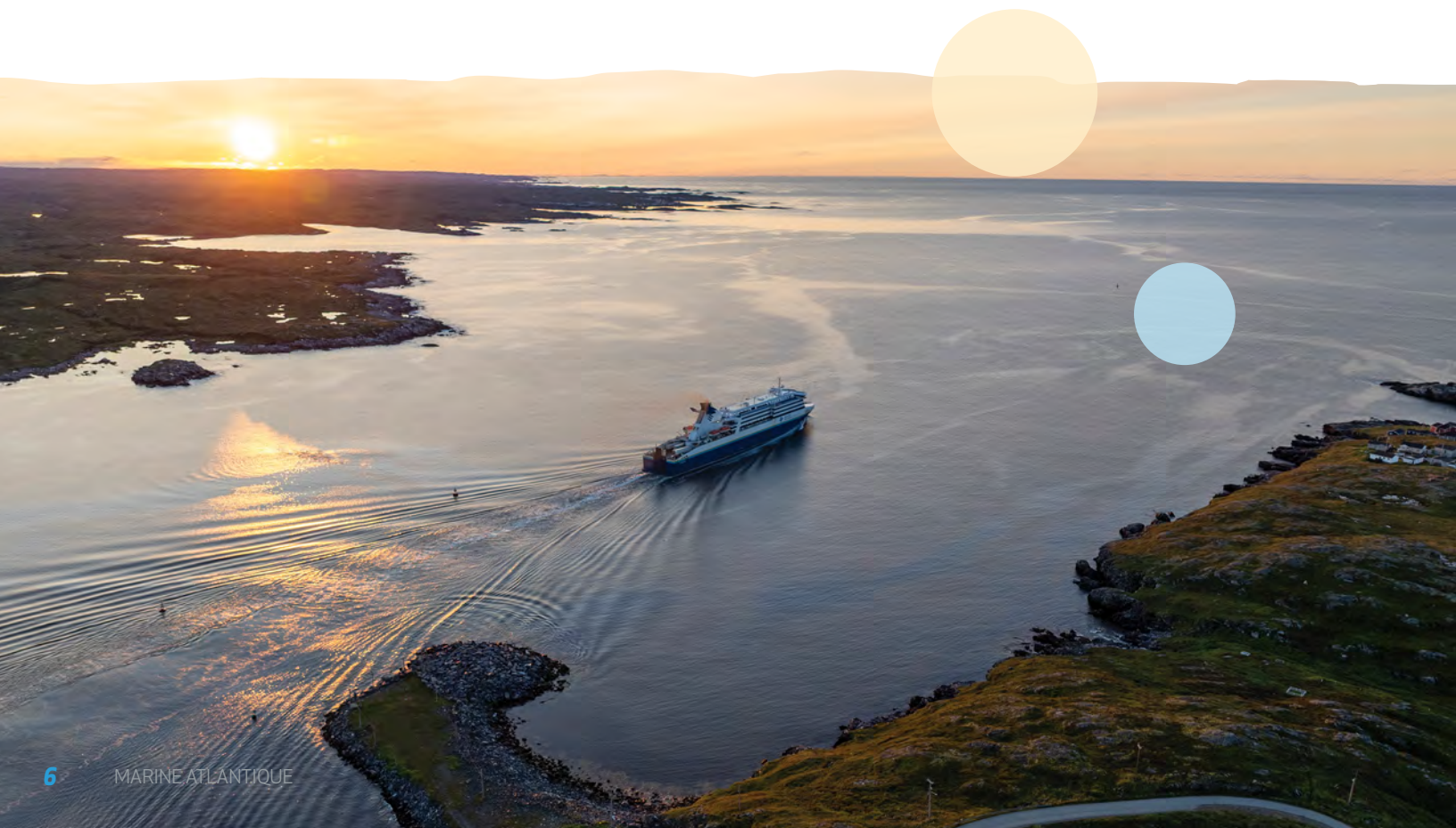


Tableau aperçu de la situation financière

Exercice clos le 31 mars (2025, 2024, 2023, 2022 et 2021) [en milliers]

	2024-25	2023-24	2022-23	2021-22	2020-21
Revenus de transport	122 941 \$	121 012 \$	119 502 \$	96 182 \$	83 056 \$
Intérêts et autres produits	704	14 692	421	79	182
Gains	1 509	7 729	12 396	8 488	4
Total des revenus	125 154	143 433	132 319	104 749	83 242
Frais d'exploitation	195 698 \$	190 823 \$	161 182 \$	142 655 \$	128 795 \$
Carburant	45,248	47 634	51 998	27 448	14 559
Coûts d'affrètement	29,506	19 111	15 744	15 446	16 768
Pertes	474	3 930	1 834	534	11 093
Avantages sociaux futurs des employés	(33 606)	(26 795)	44 373	194	688
Amortissement/désactualisation	57 163	62 338	57 579	57 794	60 496
Dépenses totales	294 483	297 041	332 710	244 071	232 399
Déficit avant le financement gouvernemental	169 329	153 608	200 391	139 322	149 157
Financement gouvernemental					
Dépenses de fonctionnement	147 349	128 467	90 948	93 598	109 494
Dépenses en capital	46 761	63 548	40 880	37 905	31 627
Excédent (déficit) lié aux activités	24 781 \$	38 407 \$	(68 563) \$	(7 819) \$	(8 036) \$



Message du président du Conseil d'administration

Marine Atlantique offre une liaison de transport vitale entre Terre-Neuve-et-Labrador et la Nouvelle-Écosse par traversier à l'intérieur du Canada. Le service de traversier transporte les résidents, les visiteurs et les marchandises, soutenant ainsi une liaison qui constitue un catalyseur économique pour la chaîne d'approvisionnement nationale.

Conformément à notre énoncé de vision, nous nous sommes engagés à être un réseau de transport essentiel et évolutif auquel les gens font confiance.

Notre flotte est au cœur de la mise en œuvre du service de traversier. En effet, nos navires sont conçus pour répondre à une demande variée, qu'il s'agisse de groupes de motocyclistes en excursion, d'une camionnette tirant une remorque contenant les effets personnels d'une famille, d'un camion semi-remorque

chargé de fruits de mer frais pour le marché ou d'un camion chargé d'explosifs de construction destinés à un grand projet sur un traversier limité. Nous priorisons la réussite personnelle et professionnelle de chacun de nos clients.

L'arrivée de l'*Ala'suinu* est une formidable opportunité pour les milliers de personnes qui dépendent du service de traversier. Au fil de la phase de planification de ce navire, des efforts considérables ont été déployés pour en cerner les exigences, notamment sa préparation aux changements climatiques, ses technologies plus propres et plus écologiques, son accent sur l'accessibilité pour toute la clientèle, son espace de pont et ses commodités pour répondre à nos attentes commerciales et à celles des passagers, ainsi que l'offre de conditions de vie modernes à son équipage pour un environnement de travail sain. Nous sommes fiers de ce nouvel ajout à notre flotte.

La fiabilité de la flotte est cruciale à notre objectif d'offrir à nos clients un service de traversier auquel ils peuvent se fier. Dans le but de remédier à l'usure constante due à une exploitation dans un environnement difficile, un programme d'entretien planifié a été élaboré et mis en œuvre pour chacun de nos navires. Pour cette raison, le renouvellement

de la flotte est une priorité constante pour l'organisation; nous pouvons ainsi nous assurer d'être munis des moyens nécessaires pour répondre à la demande en temps voulu. Enfin, cette année, nous avons continué à travailler sur le remplacement du plus vieux navire de la flotte, le *Leif Ericson*.

Marine Atlantique porte également une attention particulière à la conservation d'une équipe de personnes hautement qualifiées, nécessaires à l'exploitation et à l'entretien des navires, au service à la clientèle et à l'exécution des nombreuses fonctions administratives en coulisses. Par l'intermédiaire d'activités de recrutement et de fidélisation visant à maintenir l'effectif requis, nous nous efforçons continuellement d'atteindre notre objectif, qui est d'offrir à tous un environnement de travail psychologiquement et physiquement sûr et sain. Au cours de l'année, nous avons franchi une nouvelle étape importante en ouvrant notre nouveau bâtiment administratif, offrant ainsi aux employés une installation certifiée LEED qui est accessible, inclusive, axée sur la communauté et respectueuse de l'environnement. Ce bâtiment offre des commodités modernes et de nouvelles technologies qui aident nos employés à accomplir efficacement leurs tâches et à atteindre leurs objectifs quotidiens.

Comme beaucoup d'autres organisations, nous continuons à subir une augmentation des coûts due à l'inflation et aux pressions économiques mondiales. À ce chapitre, je tiens à remercier le ministre des Transports et le gouvernement du Canada pour le changement de politique intervenu au cours de l'année, qui a supprimé l'obligation de recouvrement de 65 % des coûts en raison des services requis en vertu de la Constitution que l'organisation fournit. Le gouvernement du Canada demeure un partenaire solide.

Je tiens à remercier nos clients, en particulier ceux des secteurs du commerce et de l'accueil, pour leurs



commentaires et leurs conseils. Ces renseignements visent à nous aider à comprendre vos difficultés et vos opportunités, alors que nous nous concentrons sur la mise à jour de nos plans de services à long terme et que nous nous efforçons de maintenir la sûreté, l'abordabilité et la fiabilité de notre service de traversier.

À la fin de l'année, l'incertitude économique était en hausse. Or, je tiens à assurer à tous ceux qui dépendent directement ou indirectement du traversier que mes collègues du Conseil d'administration et moi-même sommes engagés à œuvrer comme partenaire précieux dans l'offre de cet élément crucial du réseau d'infrastructures de transport du pays.

Bien à vous,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gary O'Brien', with a stylized flourish at the end.

Gary O'Brien
Président du Conseil d'administration

Message du président et chef de la direction



Marine Atlantique a pour responsabilité de fournir un service de traversier sûr, abordable, écologique et de qualité. La réalisation de ce mandat exige un effort ciblé de la part de notre équipe d'employés.

Au cours de l'année, des projets clés ont été menés à bien pour renforcer l'engagement de notre organisation en faveur d'un environnement de travail positif pour tous les employés. Parmi ces projets, on retrouve l'ouverture d'un nouveau bâtiment administratif, l'intégration de notre nouveau navire, l'*Ala'suinu*, et la mise en œuvre de notre premier plan d'équité salariale. Je suis très fier d'avoir participé à chacun de ces projets pluriannuels qui contribuent à la réussite de notre organisation.

En outre, Marine Atlantique a mis en place son premier cercle d'inclusion, conçu pour rassembler des employés de divers horizons afin d'appuyer

la création continue d'un environnement de travail inclusif, et a ouvert des bibliothèques d'apprentissage sur les Autochtones dans l'ensemble de l'organisation, conçues pour partager les histoires autochtones et rendre les voix autochtones plus accessibles.

J'ai le plaisir de vous annoncer que nous continuons à recevoir des commentaires très favorables de la part de nos clients et de nos employés au sujet de notre nouveau navire, l'*Ala'suinu*. La conception opérationnelle du navire, combinée aux nombreuses caractéristiques axées sur la clientèle, fait de ce navire un ajout précieux à la flotte qui servira pendant de nombreuses années. Les équipages du navire et nos équipes de soutien à terre continuent de collaborer pour optimiser les caractéristiques du navire au profit de nos clients. Dans les semaines ayant immédiatement suivi la date initiale de mise en service du navire, des problèmes mécaniques ont empêché l'équipe de respecter le calendrier serré de mise en service. En réponse à ce retard, pendant les premières semaines de la saison touristique estivale, l'horaire de navigation a été modifié. Je présente mes sincères excuses à tous les clients dont les projets de voyage ont été affectés par ces changements d'horaires.

Chaque navire de la flotte fait partie intégrante du service de traversier. Merci à tous les employés ayant travaillé sans relâche pour transporter nos clients pendant cette période, ainsi qu'aux employés et aux équipes de soutien qui ont travaillé pour réduire au minimum la durée de ces retombées.

Pour continuer à répondre aux besoins de notre clientèle, notre stratégie de remplacement de la flotte indique les besoins en navires à long terme. L'*Ala'suinu* était un élément important de cette stratégie, qui met l'accent sur le renouvellement et le remplacement des navires en temps voulu. Notre attention se porte désormais sur le remplacement du *Leif Ericson*, notre plus ancien navire. Nous continuerons à travailler avec le gouvernement du Canada pour nous assurer que notre flotte soit efficace et efficiente pour nos clients.

Notre engagement à l'innovation et à l'amélioration continue pour la clientèle nourrit énormément notre désir de développer une nouvelle application mobile. Lorsqu'elle sera lancée durant le prochain exercice, elle offrira aux clients un accès numérique facile aux réservations et à leur gestion, ainsi que des façons d'interagir avec Marine Atlantique. De surcroît, cette application améliorera l'expérience à bord dans son ensemble. Du point de vue environnemental, nous avons poursuivi la compilation de l'inventaire des gaz à effet de serre et lancé de nouvelles initiatives dans le cadre de la stratégie de gestion environnementale afin d'améliorer notre rendement environnemental.

Nous sommes fiers de nos nombreuses réussites cette année. Nous sommes également conscients des conséquences d'une combinaison d'événements météorologiques défavorables et de périodes de



capacité limitée sur les plans de voyage de notre clientèle. Nous sommes à l'écoute de cette dernière, ainsi qu'à celle de nos détenteurs d'intérêts, pour trouver des occasions de relever ces défis.

L'année à venir promet d'être bien remplie, et nous nous réjouissons à l'idée d'obtenir de nouveaux succès en 2025-2026. Nous continuerons à jouer notre rôle en favorisant ce potentiel pour nos partenaires commerciaux et touristiques.

Bien à vous,

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

Murray Hupman
Président et chef de la direction

Profil de l'entreprise



Marine Atlantique est une société d'État fédérale chargée d'offrir l'unique service quotidien de traversier entre la partie insulaire de Terre-Neuve et Labrador et la Nouvelle-Écosse tout au long de l'année et d'assurer une liaison vitale pour les passagers et les marchandises qui dépendent de cette liaison de transport. Chaque jour, ce service de traversier répond à une demande variée en transportant, notamment, 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, des bicyclettes et des véhicules tout-terrain.

La société rend des comptes chaque année au gouvernement du Canada par l'intermédiaire du ministre des Transports. La nécessité d'un service de traversier est définie par un mandat constitutionnel.

Marine Atlantique permet la circulation des marchandises qui entrent à Terre-Neuve et en sortent par l'intermédiaire de l'industrie du camionnage commercial, ce qui en fait un élément clé de la chaîne d'approvisionnement régionale et nationale. 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.

En plus d'être le principal service de navigation pour l'acheminement de véhicules de tourisme, Marine Atlantique est un précieux transporteur de personnes. Pendant les mois d'été, la société transporte un grand nombre de voyageurs, résidents et non-résidents, jouant ainsi un rôle important dans le soutien de l'industrie touristique de Terre-Neuve-et-Labrador.

Le service de traversier de Marine Atlantique exploite 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 le mandat, la société 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) : l'*Ala'suinu*, le *Blue Puttees*, le *Highlanders*, et le *Leif Ericson*.



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 ».



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.



Nos valeurs

Sécurité

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

Diversité

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

Travail d'équipe

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

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.

Excellence

Nous sommes fiers de fournir les meilleurs services possibles.

Flotte de navires et opérations



Marine Atlantique exploite quatre navires conçus pour répondre aux besoins de sa clientèle diversifiée. Qu'il s'agisse de transporter de grandes semi-remorques ou des clients cyclistes, l'organisation s'efforce d'offrir à tous une expérience de voyage sûre, fiable et de qualité.

Fournir à nos clients un service tout au long de l'année peut présenter son lot de difficultés, surtout si l'on tient compte des effets accrus des

changements climatiques. En effet, les tempêtes sont plus fréquentes et leurs répercussions, plus importantes. Les capitaines et équipages de nos navires doivent donc faire très attention et planifier minutieusement leurs activités, tout en s'appuyant sur les ressources à terre pour surveiller la situation météorologique et l'état de la mer. Nous nous efforçons d'entretenir nos navires de cote glace selon des normes élevées, en accordant la priorité à la sécurité et au confort des passagers.

Normes et réglementations et 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, qui précise comment les marchandises doivent être arrimées et séparées à bord des navires, 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* (RSTI) et les exigences relatives aux zones de contrôle des émissions de soufre.





Ala'suinu

Ajouté à la flotte de Marine Atlantique en 2024, ce navire a été nommé d'après le mot mi'kmaq pour « voyageur ». L'*Ala'suinu* est un navire de pointe se targuant de technologies environnementales avancées, intégrant les dernières normes canadiennes en matière d'accessibilité et offrant une variété de commodités pour répondre aux besoins de nos clients, telles que des compartiments de transport et des cabines pour les passagers (y compris des cabines adaptées aux animaux de compagnie), des options de restauration, des salons, une aire de jeux pour enfants et un chenil pour les animaux domestiques. Il assure principalement le service Argentia – North Sydney pendant la saison estivale, et le service Port aux Basques – North Sydney le reste de l'année.



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 d'options de restauration pour répondre aux besoins des clients. Il assure principalement le service Port aux Basques – North Sydney.

Flotte de navires



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 d'options de restauration pour répondre aux besoins des clients. Il assure principalement le service Port aux Basques – North Sydney.



Leif Ericson

Introduit dans la flotte de Marine Atlantique en 2001, le *Leif Ericson* est le principal navire à vocation commerciale de la société du service Port aux Basques – North Sydney. Nommé pour marquer le 1 000^e anniversaire de l'arrivée de l'explorateur nordique Leif Ericson à Terre-Neuve, ce navire accessible offre une variété de commodités et est surtout conçu pour répondre aux besoins de transport des clients commerciaux.

Arrivée de l'Ala'suinu



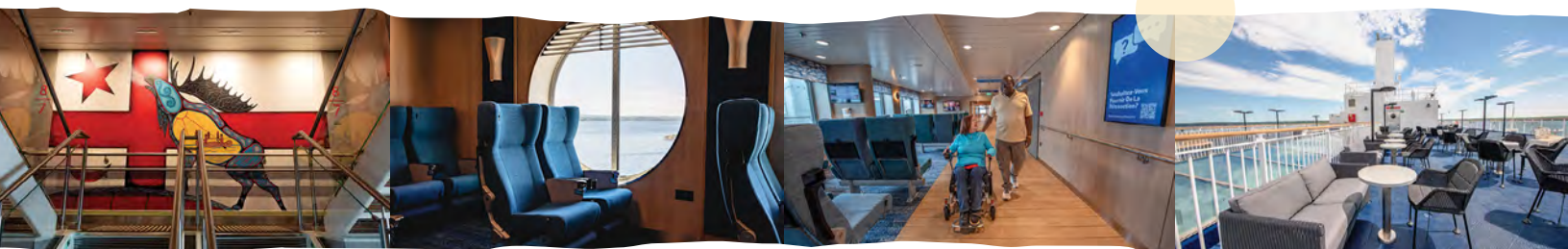
Au cours de l'année, nous avons célébré la livraison de notre plus récent navire, l'Ala'suinu. Le navire a été construit pour soutenir l'engagement de Marine Atlantique en faveur de l'environnement en réduisant nos émissions de carbone et en soutenant l'engagement du gouvernement du Canada à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Grâce à sa conception de moteur efficace, à son système d'alimentation par batterie, à ses technologies d'interface portuaire écoénergétiques, à ses solutions modernes de réduction et de récupération de l'énergie résiduelle à bord, ainsi qu'à sa puissance et sa capacité de propulsion accrues, ce navire nous aidera à respecter ces engagements. De plus, le navire émet moins de bruit sous-marin afin de réduire son impact sur les espèces sauvages qui partagent les eaux dans lesquelles nous naviguons.

Pour ce qui est de l'accessibilité, le navire a été construit conformément au *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées* et à la norme *Association canadienne de normalisation (ACNOR)*, et il comporte de nombreuses caractéristiques qui facilitent les déplacements des personnes handicapées. Parmi ces caractéristiques,

citons, entre autres, les indicateurs tactiles, les supports d'infrastructure, les couleurs contrastantes, les voies de circulation, espaces de virage, tables, comptoirs, et toilettes accessibles, les ascenseurs accessibles à tous les ponts, les systèmes de divertissement accessibles, les portes automatiques, l'affichage et les cabines accessibles, et les alarmes visuelles et sonores.

Après l'arrivée du navire en avril 2024, l'équipe a accompli les tâches nécessaires pour le préparer au service, comme l'ajout de la technologie d'entreprise, l'approvisionnement et les activités connexes, la familiarisation et la formation des employés responsables de tous les espaces du navire, ainsi que toutes les activités liées aux services aux passagers.

Certains problèmes opérationnels ont été rencontrés au cours de la période d'intégration et ont dû être corrigés avant l'entrée en service du navire. Malheureusement, cette situation a repoussé la date initiale de mise en service du navire d'environ trois semaines. Depuis la mise en service durant l'été 2024, les clients ont donné des commentaires positifs sur le navire et ses commodités.



Faits saillants de l'Ala'suinu

- 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



Mettre l'accent sur la fiabilité de la flotte

Les services de Marine Atlantique sont très demandés tout au long de l'année. C'est pourquoi il est nécessaire d'effectuer une planification minutieuse afin d'accorder à chaque navire le temps nécessaire pour ses activités d'entretien essentielles, ce qui contribue à réduire le risque de problème mécanique. Concilier les exigences d'entretien d'une flotte vieillissante, les contraintes de capacité et la forte demande des clients est un défi permanent pour notre entreprise.

En outre, assurer la liaison quotidienne entre deux provinces fait en sorte que les navires fonctionnent des milliers d'heures par an. Tous les navires sont en service pendant les mois de pointe en été, ce qui réduit le nombre de navires à trois pendant la plupart des mois restants de l'année. Cet intervalle hors des périodes de pointe est essentiel pour permettre à l'organisation de mener à bien ses activités d'entretien préventif sur chaque navire. Nos équipes planifient ces activités d'entretien afin de maximiser la fiabilité des navires et fournir un service efficace à nos clients. Nous nous engageons à mettre en place un solide programme d'entretien préventif afin de maximiser la fiabilité de notre flotte.

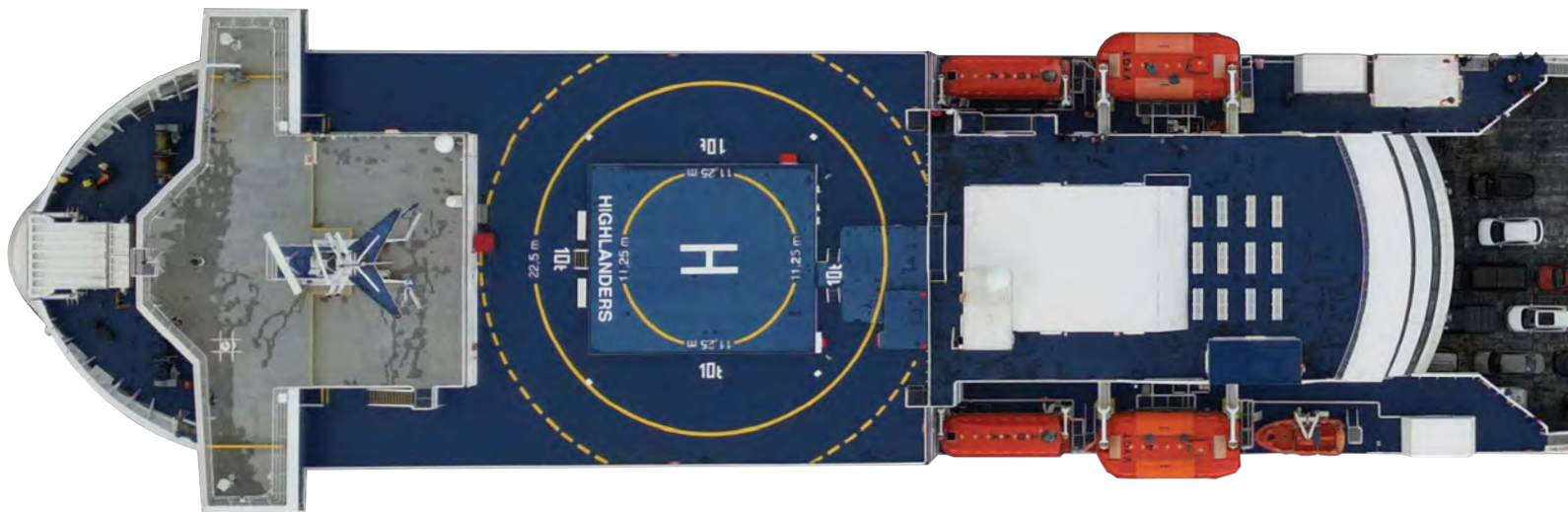
En 2024-2025, le *Blue Puttees* a été mis en cale sèche pour qu'on puisse y effectuer des travaux tels que la révision complète des stabilisateurs et des gouvernails du navire, qui rendent les voyages moins mouvementés, l'inspection des composants sous-marins, la modernisation de passerelle, la mise à jour du système de traitement des eaux de ballast et l'installation de nouveaux propulseurs pour réduire la



consommation de carburant. D'autres travaux d'entretien importants ont été effectués au cours de l'année, notamment une révision complète du moteur à 72 000 heures pour en maintenir le rendement. Au cours de l'année à venir, le *Highlanders* fera l'objet d'un entretien moteur similaire à 72 000 heures.

Cette année, les boîtes de vitesses de la propulsion principale du *Highlanders* ont fait l'objet d'une révision complète. Ces boîtes de vitesses entraînent les alternateurs d'arbre qui alimentent les propulseurs d'étrave aidant à manœuvrer le navire. Au cours de l'exercice précédent, des travaux similaires ont été réalisés sur le *Blue Puttees*. À la fin de l'année, le *Highlanders* était en cale sèche pour qu'on puisse terminer les travaux sur ses stabilisateurs, ses composants sous-marins et sa peinture.

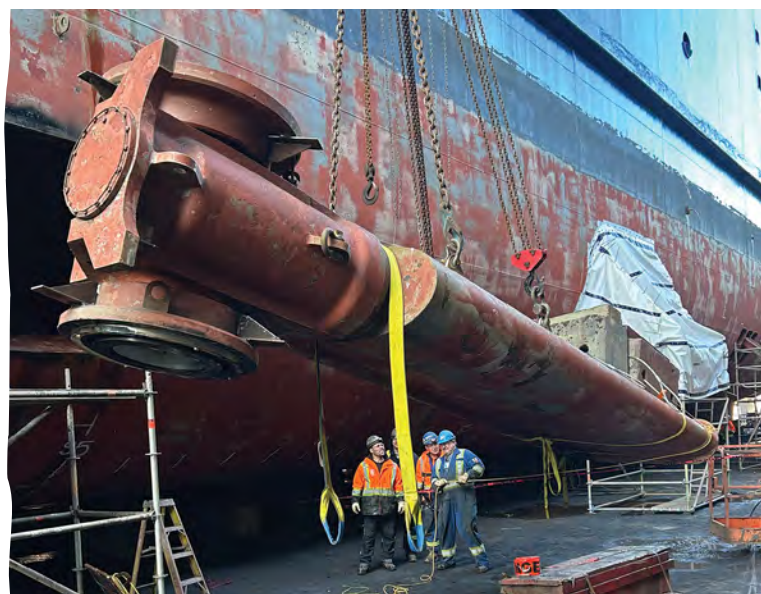
Quant au *Leif Ericson*, le plus ancien navire de la flotte, il a fait l'objet d'un entretien important. Les principales mises à jour comprenaient le remplacement de grandes sections de la tuyauterie du système de rideau d'eau sur le pont pour véhicules, l'installation de nouvelles pompes à huile de graissage du moteur principal et l'entretien des turbocompresseurs.



L'installation d'une nouvelle génératrice à arbre, un composant essentiel qui alimente l'un des propulseurs d'étrave du navire, a été l'un des points forts de cette opération. Cette modernisation constitue un jalon important, car elle rétablit les pleines capacités opérationnelles du navire après plusieurs mois d'exploitation sous une réduction des paramètres météorologiques en attendant la livraison et l'installation de ces pièces spécialement conçues à cet effet.

Bien qu'il soit un nouvel ajout à la flotte, l'*Ala'suinu* a également eu sa période d'entretien afin qu'il soit prêt pour son premier hiver dans les eaux canadiennes.

Notre équipe dévouée travaille constamment en arrière-plan pour s'assurer que notre flotte reste en parfait état. Qu'il s'agisse de révisions de moteurs ou d'améliorations essentielles en matière de sécurité, ces efforts sont essentiels pour maintenir la fiabilité et l'efficacité de nos navires, garantissant ainsi des opérations sûres et fluides pour les années à venir.



Stabilisateur 26 tonnes



Planification du remplacement de la flotte

L'un des objectifs fondamentaux de l'organisation est de s'assurer que les navires sont prêts et capables de transporter les personnes et les marchandises voyageant par traversier entre l'île de Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse. À cette fin, l'entretien et le remplacement des navires de la flotte sont au cœur des activités de l'organisation. En collaboration avec le gouvernement du Canada, l'organisation détermine les besoins de la flotte et les meilleures options pour le remplacement des navires.

Une stratégie de flotte efficace permet à Marine Atlantique d'être bien placée pour répondre à la demande à l'avenir et d'atteindre des objectifs clés tels que les temps d'attente des clients, la ponctualité, la fiabilité des navires, la réduction des émissions et les niveaux de satisfaction de la clientèle. Elle permet également de mettre en place un programme de renouvellement de la flotte stable et efficace qui garantit la configuration appropriée de la flotte, le

renouvellement et le remplacement des navires en temps voulu, une meilleure valorisation des dépenses, des gains d'efficacité en matière de personnel et la flexibilité nécessaire pour répondre aux attentes en matière de service.

L'organisation se concentre actuellement sur le remplacement du *Leif Ericson*. L'inspection après 30 ans du navire a été achevée au cours de l'exercice 2021-2022, ce qui a augmenté sa durée de vie utile à 35 ans. Compte tenu des longs délais de remplacement des navires et de l'approvisionnement limité de navires rouliers à passagers sur le marché, Marine Atlantique recherche l'approbation et le financement nécessaires pour procéder au remplacement du navire. Dans l'intervalle, la société s'efforce de déterminer les options les plus rentables pour entretenir le navire. En raison de son âge avancé et de la difficulté à se procurer des pièces, il ne s'agit pas d'une solution viable à long terme. Marine Atlantique continuera donc à travailler avec le gouvernement du Canada et à étudier les meilleures options disponibles pour remplacer ce navire.



Le 25 juin est la Journée internationale des gens de mer, une occasion de réfléchir à l'importance des marins. Marine Atlantique, en sa qualité de fournisseur de transport maritime, emploie majoritairement des marins, et c'est sur eux que repose le succès

de notre organisation. Les transports maritimes internationaux assurent environ 80 % du commerce mondial entre les peuples et communautés de la planète. Ils constituent le moyen de transport international le plus efficace et le plus rentable pour la plupart des marchandises, qui sont ainsi acheminées de manière fiable, ce qui facilite le commerce et aide à créer la prospérité parmi les nations et les peuples.

Source : [Journée des gens de mer 2024](#)

Durabilité environnementale



Les changements climatiques constituent un défi majeur pour notre génération, alors que des phénomènes météorologiques plus intenses influencent notre vie quotidienne.

Qu'il s'agisse de vents et de marées dévastateurs, de précipitations accrues ou de tempêtes de plus longue durée, notre communauté mondiale doit s'adapter et commencer à apporter les modifications nécessaires sans attendre afin d'offrir davantage de possibilités aux générations futures.

Chez Marine Atlantique, nous vivons personnellement ces changements significatifs, qui affectent nos cycles opérationnels et de planification. Il n'est pas trop tard pour tenter d'atténuer ces effets néfastes et notre société continue à prendre des mesures concrètes et à mettre en œuvre des éléments de notre stratégie de carboneutralité d'ici 2050. Nous nous engageons à promouvoir la durabilité environnementale par nos actions et initiatives qui se traduiront par un service durable, efficace et efficient à l'avenir.

Inventaire des gaz à effet de serre

Dans le cadre de sa stratégie de carboneutralité d'ici 2050, Marine Atlantique publie sa Feuille de route vers la carboneutralité et un inventaire de référence des

gaz à effet de serre (GES). Ce rapport met en évidence les indicateurs clés de performance et les objectifs, les initiatives de suivi et les mesures, ainsi qu'un tableau de bord des performances.

Un Comité de gérance 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. Dans le cadre de cette fonction de production de rapports, nous évaluons notre flotte de véhicules légers et lourds, notre consommation de propane, la consommation de carburant de nos navires, nos systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation (CVC), nos systèmes d'extinction d'incendie et notre consommation d'électricité dans toutes les propriétés de Marine Atlantique.

Notre Rapport 2024/2025 sur les possibilités et les risques liés aux changements climatiques figure à l'annexe 1 du présent rapport annuel.

Système de gestion environnementale (SGE)

Marine Atlantique croit en la gérance pour aider à réduire les répercussions sur l'écosystème marin dans lequel ont lieu nos activités d'exploitation. Notre système de gestion de l'environnement (SGE) a été mis au point pour nous aider à améliorer notre

Faits saillants de la politique de gestion environnementale de Marine Atlantique

- Une approche proactive de la protection de l'environnement.
- Exploiter nos installations et nos navires dans le respect de l'environnement et de la législation environnementale en vigueur.
- Former les employés et leur fournir continuellement des commentaires afin qu'ils accomplissent leurs tâches d'une manière respectueuse de l'environnement.
- Réaliser des audits pour évaluer la conformité aux exigences réglementaires et aux normes de l'industrie afin d'informer les cadres des risques et des possibilités en matière d'environnement.
- Participer activement à des programmes visant à promouvoir les principes de la protection de l'environnement.
- Encourager nos clients et nos entrepreneurs à protéger l'environnement.
- Respecter les principes du développement durable et employer des pratiques commerciales responsables en utilisant l'énergie, les matériaux et les services.
- Fixer des objectifs et des cibles significatifs en matière d'environnement.
- Procéder régulièrement à des évaluations de l'efficacité de nos systèmes et processus.

performance environnementale et à réduire au minimum les retombées environnementales de nos activités, y compris à terre et sur les navires. Il couvre des domaines tels que notre politique et nos objectifs en matière d'environnement, les rôles et les responsabilités, la formation, la gestion des dossiers et l'inspection. Le SGE fournit également un cadre pour nos responsabilités législatives et environnementales, ainsi que des plans de gestion de haut niveau. Enfin, il s'agit d'un document évolutif qui est revu et mis à jour annuellement.

Outil d'évaluation des projets environnementaux

Dans le cadre des efforts déployés pour évaluer les projets et les initiatives en fonction de leurs répercussions sur les objectifs d'émission et la performance environnementale globale, Marine Atlantique a élaboré et mis en œuvre un outil d'évaluation des projets environnementaux. Ce processus est utilisé pour recommander des projets à inclure dans les initiatives de planification d'investissement qui soutiendront les possibilités pour atteindre la carboneutralité.

Réseau d'observation de mammifères marins

Depuis 2019, Marine Atlantique contribue au projet de collecte de données du Réseau d'observation des mammifères marins. Nos statistiques les plus récentes montrent que les équipages de nos navires ont rapporté 1 480 observations, un chiffre qui ne cesse de croître. Nos données se sont révélées extrêmement utiles pour améliorer les bases de données sur diverses espèces de mammifères marins et ont considérablement contribué à nos connaissances sur ces magnifiques créatures, notamment en ce qui concerne leur distribution et leur abondance.



Objectifs environnementaux pour l'exercice 2024/2025

Alliance verte

Marine Atlantique participe au programme de l'Alliance verte, qui 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, Marine Atlantique est évaluée en fonction de critères établis dans plusieurs catégories différentes pour les navires et les terminaux.



Véhicules électriques et infrastructures

Marine Atlantique continue de mettre en œuvre son plan de transition vers des véhicules électriques afin d'introduire de nouveaux véhicules électriques et des stations de recharge dans le cadre de la modernisation de ses infrastructures à terre. Des stations de recharge ont été installées à nos ports, et d'autres extensions sont prévues. Les fourgonnettes et nacelles élévatrices à ciseaux électriques sont désormais en service, 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.)

Programme de l'Alliance verte

- Maintenir le niveau 3 ou un niveau supérieur dans toutes les catégories pour les navires
- Maintenir le niveau 3 ou un niveau supérieur pour les terminaux

Prévention de la pollution et respect de la réglementation

- Planifier et exécuter l'exercice annuel d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures
- Planifier et exécuter des exercices de simulation

Changements climatiques

- Améliorer de 1 % l'efficacité énergétique des navires
- Réaliser l'inventaire annuel des gaz à effet de serre

Sûreté, sécurité et bien-être



Notre plus grande priorité est d'offrir aux clients, aux employés et aux entrepreneurs un environnement sûr et sécuritaire.

Si la sécurité peut revêtir de nombreuses formes, y compris le bien-être physique et mental, nos mesures sont conçues pour atténuer les accidents évitables, réduire les risques sur le lieu de travail et aider les personnes nécessitant une assistance supplémentaire. Notre objectif est de veiller à ce que chacun arrive à destination en toute sécurité.

Assurer la sécurité dans l'ensemble de notre organisation

À Marine Atlantique, la sécurité est une affaire d'équipe. Les employés de tous les sites travaillent ensemble par le biais de la collaboration, de la coopération et de l'éducation afin de partager leurs expériences, de tirer les leçons des incidents et d'apporter des améliorations. Grâce à cette approche, nous avons développé notre réseau de santé et de sécurité au travail, composé d'employés cadres et non cadres dont l'objectif principal est de garantir un environnement de travail et un service sains et sûrs.



Boîte-éclair sur la Semaine de la sécurité et de la santé

Du 6 au 11 mai, Marine Atlantique a célébré la Semaine de la sécurité et de la santé. Au cours de cette semaine, nous réfléchissons à nos mesures, processus et procédures pour prévenir les blessures et les maladies dans notre vie quotidienne. Nous avons tous un rôle à jouer. La Semaine de la sécurité et de la santé encourage l'apprentissage et la réflexion pour travailler en toute sécurité afin de protéger nos clients, nos collègues, nos familles et nos communautés.

Santé et sécurité psychologiques

La mise en place d'un lieu de travail psychologiquement sain et sûr est devenue une composante essentielle du recrutement, de la fidélisation et de la santé générale des employés. En 2022, Marine Atlantique, en collaboration avec le programme *Santé mentale au travail* d'Excellence Canada, a élaboré un cadre de programme de santé et de sécurité psychologiques, fondé sur la norme nationale de l'Association canadienne pour la santé mentale. Par la suite, un plan de mise en œuvre sur trois ans a été créé afin d'améliorer la santé et la sécurité psychologiques au sein de l'entreprise.

Cette année était la dernière année du plan de mise en œuvre. Des étapes importantes ont été franchies pour atteindre l'objectif d'un lieu de travail psychologiquement sain et sûr. Les réalisations les plus marquantes sous la houlette d'un Comité consultatif sur la santé et la sécurité psychologiques sont les suivantes :

- Les employés ont participé à des programmes de formation et d'éducation visant à renforcer la capacité à soutenir la croissance d'un lieu de travail respectueux par la prévention de la violence, du harcèlement et de l'intimidation.
- Les employés ont reçu une formation pour améliorer leur capacité à reconnaître les difficultés et à soutenir leurs collègues grâce à des cours de premiers soins en santé mentale et d'intervention non violente en situation d'urgence.



- L'organisation procède à un examen complet de tous les incidents de violence, de harcèlement et de comportement irrespectueux, qu'ils soient internes ou liés à la clientèle. L'objectif est de mettre en œuvre des mesures préventives pour réduire le risque d'incidents.
- Offrir aux employés une meilleure conciliation travail-vie personnelle et des congés. À cette fin, l'organisation a intensifié ses activités de recrutement et mis en œuvre de nouveaux programmes axés sur le recrutement de postes clés et difficiles à pourvoir.
- L'élaboration d'une culture organisationnelle dont les valeurs fondamentales sont l'équité, la diversité et l'inclusion. Cela inclut des initiatives permanentes de formation continue.
- Faire du programme de santé et de sécurité psychologiques une fonction essentielle de Marine Atlantique.

Campagne Moose Hide

Marine Atlantique soutenu la campagne nationale Moose Hide. Cette campagne est un mouvement populaire visant à mettre fin à la violence au Canada et s'aligne sur nos valeurs visant à garantir à nos employés un lieu de travail psychologiquement sûr, exempt de violence et de harcèlement. La campagne Moose Hide nous aide à imaginer un monde où chaque personne est à l'abri du danger, que ce soit au travail ou à la maison.



MOOSE HIDE
CAMPAIGN
CAMPAGNE
MOOSE HIDE

Évaluations du harcèlement et de la violence sur le lieu de travail

Le harcèlement, l'intimidation et la violence peuvent survenir sur le lieu de travail. Il est essentiel de prévenir les incidents liés à ces comportements pour offrir aux employés un environnement de travail sain et sûr dans lequel ils peuvent s'épanouir. Les évaluations du harcèlement et de la violence sur le lieu de travail, entreprises par Marine Atlantique au moins tous les trois ans, y compris cette année, constituent un élément clé de l'identification des risques. En effet, ces évaluations permettent de déterminer les zones de risque en utilisant des catégories telles que l'environnement physique de travail, les caractères des clients, l'activité et la culture de travail et les facteurs liés à l'emploi. Dans chaque catégorie de risque, le niveau et la quantité d'exposition au harcèlement et à la violence potentiels sont évalués. Cela permet à tous les employés de contribuer à un environnement de travail plus sûr pour eux-mêmes et leurs collègues. En fonction des résultats de l'enquête, les comités de sécurité travaillent à l'élaboration de mesures préventives qui soutiennent les employés sur leur lieu de travail.

Politique de Marine Atlantique en matière de respect sur le lieu de travail

La politique de Marine Atlantique en matière de respect sur le lieu de travail s'articule autour de trois objectifs clés pour parvenir à un lieu de travail exempt de harcèlement et de violence :

- 1 Prévention des incidents
- 2 Intervention efficace en cas d'incident
- 3 Soutien aux employés affectés par le harcèlement et la violence



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

Marine Atlantique s'engage à soutenir la santé mentale et le bien-être général de ses employés et croit 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

**Move
WELL**  **Work
WELL**
SEPT 22 - 28, 2024

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.

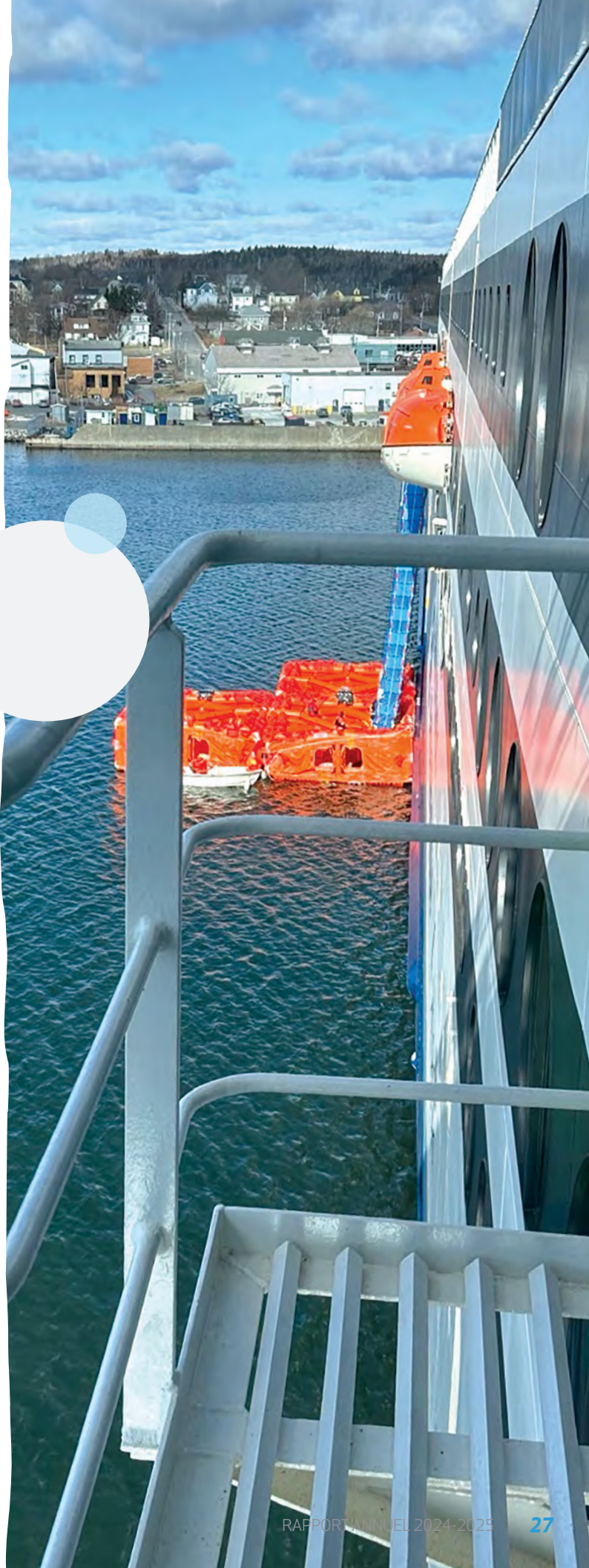
La semaine Move Well, Work Well (bien bouger, bien travailler) est un événement annuel organisé à Terre-Neuve-et-Labrador pour sensibiliser le public aux lésions musculo-squelettiques et trouver des solutions pratiques de prévention sur le lieu de travail. Les employés ont participé à des séances d'information sur l'importance des étirements et d'une bonne mécanique corporelle.

Préparation aux situations d'urgence par la formation et les exercices

Chaque année, des exercices de préparation aux situations d'urgence sont organisés pour permettre aux employés d'apprendre les meilleures pratiques liées aux activités et situations d'intervention en cas d'urgence dans le secteur des traversiers. L'exercice de cette année a permis aux participants qui y participaient pour la première fois et aux autres, ainsi qu'aux partenaires d'autres organismes, d'acquérir de nouvelles connaissances.

Protection contre les cyberintrusions

La cyberactivité se développe dans tous les aspects de notre quotidien, tout comme les activités des personnes qui cherchent à exploiter les actifs numériques accessibles dans les entreprises et les interactions personnelles. Le programme de cybersécurité de Marine Atlantique vise à protéger l'intégrité des données et des systèmes d'information de l'organisation. L'équipe utilise diverses sources telles que l'Organisation maritime internationale (OMI) pour traiter les cyberrisques et les mettre en corrélation avec les systèmes de gestion de la sécurité existants. Marine Atlantique travaille avec de nombreux tiers, dont le Centre canadien pour la cybersécurité, pour surveiller et gérer les cyberrisques. En outre, Marine Atlantique travaille avec sa société de classification pour conserver les certifications cybernétiques nécessaires et s'associe à des entités externes pour mettre en œuvre les technologies et les meilleures pratiques. Les employés participent à des formations continues pour compléter le processus de planification de la cybersécurité et, ensemble, nous travaillons avec diligence pour nous protéger contre tout accès non autorisé aux systèmes et aux informations.



Innovation : moderniser le parcours client



En investissant dans l'innovation, Marine Atlantique s'engage à fournir à ses clients des infrastructures, des processus commerciaux et des technologies de pointe. Nos objectifs sont d'accroître l'efficacité opérationnelle, d'améliorer la qualité de l'information, d'intégrer les systèmes et de partager l'information de manière sûre et sécuritaire.

Innover pour améliorer l'expérience client

Les attentes des clients évoluent sans cesse. Marine Atlantique s'engage à suivre les tendances actuelles grâce à un programme d'innovation qui répond à l'évolution des besoins et des attentes des clients, influencés par des facteurs tels que les changements climatiques, l'intelligence artificielle, la cybersécurité et d'autres. Le plan stratégique d'innovation de Marine Atlantique est conçu pour mettre l'accent sur la technologie, les personnes et les processus dans le but d'accroître l'efficacité, d'améliorer les processus internes, de moderniser les points de contact internes et externes, d'effectuer de l'automatisation le cas échéant et d'améliorer l'expérience client globale.

Dans le cadre de nos projets technologiques, nous priorisons une stratégie de gestion des données et d'analyse afin de permettre la numérisation de flux de travail supplémentaires. Pour ce qui est des clients, la société continuera de mettre l'accent sur l'amélioration de son site Web d'entreprise, en particulier des éléments utilisés par ses clients commerciaux.

Notre stratégie d'innovation

Piliers de l'entreprise	Excellence opérationnelle	Valeur pour le client	La confiance du public	
Objectifs de l'entreprise	Utiliser les technologies modernes et émergentes pour améliorer les processus et l'expérience des clients.	Innover pour fournir un service moderne, durable et efficace.	Améliorer la gestion de l'information et l'analyse.	Créer une culture d'employés engagés et motivés.
Les piliers de l'innovation	L'horizon de l'innovation	En restant à l'affût des tendances dans le secteur public et le secteur des transports, MAI sera en mesure de saisir et de planifier de manière proactive les futures opportunités d'innovation et d'atténuer les risques potentiels qui se profilent à l'horizon.		
	Créer une culture de l'innovation	Veiller à ce que la réflexion soit diversifiée et innovante et à ce que la base soit valorisée.		
	Moderniser le parcours du client	Améliorer l'efficacité et les processus dans tous les aspects du parcours et du cycle de vie du client.		
	Exploiter la valeur de l'information	Maximiser la valeur des informations/données pour favoriser la prise de décision, permettre des gains d'efficacité et supprimer les silos d'information.		
	Exploiter la valeur de l'information	Permettre un lieu de travail intelligent et l'employé mobile.		
	Gestion de l'environnement	Des opportunités innovantes qui soutiennent les objectifs de l'organisation en matière de changement climatique et d'environnement.		

91 %

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

90 %

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

90 %

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

87 %

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

76 %

des clients sont très satisfaits de l'expérience à bord

67 %

des clients évaluent positivement la fiabilité du service de Marine Atlantique

À l'écoute de nos clients

Pour connaître nos points forts et cerner nos possibilités d'amélioration, les commentaires de nos clients sont essentiels. À cette fin, Marine Atlantique a entrepris plusieurs initiatives de communication avec la clientèle au cours de l'année afin de recueillir un point de vue objectif sur ses services. Ces initiatives comprennent la sensibilisation commerciale, la participation à divers événements de l'industrie et des initiatives officielles de recherche sur la clientèle. Ces initiatives jettent les bases d'une stratégie renouvelée pour les clients commerciaux, qui permettra à l'organisation de mieux les servir. Marine Atlantique poursuivra également ses partenariats stratégiques avec des groupes comme l'Association du camionnage des provinces de l'Atlantique (APTA), Newfoundland and Labrador Tourism, Hospitality Terre-Neuve et Labrador, Parcs Canada et la Newfoundland and Labrador Outfitters Association.

Application mobile

Après de nombreuses étapes de planification, de conception et de développement, Marine Atlantique va de l'avant avec une nouvelle application mobile conçue pour améliorer l'expérience des clients commerciaux et des passagers. Cette application innovante est une étape importante dans notre démarche de modernisation et d'amélioration du service à la clientèle. Elle sera déployée en plusieurs versions, chacune ajoutant de nouvelles fonctionnalités et améliorations. Une fois l'application lancée officiellement au cours du prochain exercice, les clients pourront effectuer des réservations, accéder à des renseignements sur les voyages en temps réel et profiter d'une expérience d'enregistrement et d'embarquement plus numérique.

Modernisation des serrures des cabines des passagers et de l'équipage

Au cours de l'année, de nouvelles serrures ont été installées sur les portes des cabines des navires de l'ensemble de la flotte afin de moderniser le processus d'enregistrement aux cabines. Le nouveau mécanisme a remplacé l'ancien processus de bande magnétique, nous permettant ainsi de nous harmoniser avec les expériences hôtelières.

Cabines adaptées aux animaux de compagnie du Leif Ericson

De nombreux clients commerciaux passent de longues heures sur la route, et parfois, leurs animaux domestiques les accompagnent. Pour aider les clients commerciaux et leurs compagnons poilus, six cabines adaptées aux animaux de compagnie ont été aménagées à l'intention des conducteurs commerciaux sur le *Leif Ericson*. Tous les navires proposent désormais aux clients des cabines adaptées aux animaux de compagnie.

Accessibilité et inclusion

Marine Atlantique reconnaît qu'un service accessible et inclusif qui répond aux besoins de tous les voyageurs, quel que soit leur handicap, est essentiel à ses activités quotidiennes. À cette fin, l'organisation se conforme au *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées*.

L'organisation s'efforce d'offrir aux clients un environnement sans obstacle lors de leurs déplacements, tout en sachant qu'il est toujours possible de s'améliorer à ce chapitre. Nous nous engageons à écouter les commentaires et à apporter

des changements dans la mesure du possible. Dans le cadre de ce processus, les membres de l'équipe rencontrent régulièrement notre Comité consultatif sur l'accessibilité et l'inclusion pour discuter de sujets actuels et émergents liés à l'accessibilité. Au cours de l'année, les discussions avec le comité ont porté sur l'approche la plus inclusive des demandes d'accessibilité reçues au cours du processus de réservation, sur les améliorations à venir des offres numériques et sur un examen des processus utilisés pour l'embarquement de clients situés dans les zones bleues. Les commentaires précieux de personnes représentant une variété d'organisations d'accessibilité axées sur la communauté fournissent des renseignements utiles qui sont utilisés dans la conception des infrastructures et les offres de processus.

Marine Atlantique, en collaboration avec ses fournisseurs, continue d'améliorer l'accessibilité et l'expérience utilisateur de sa présence en ligne. Au cours de l'année, l'organisation a abandonné les versions PDF de son plan d'accessibilité et de ses rapports d'avancement au profit d'un format Web. Le nouveau format qui sera utilisé pour toutes les publications futures présente des caractéristiques d'accessibilité accrues. Un aperçu complet de nos services accessibles, de nos plans et de nos rapports d'avancement est disponible sur le site Web de Marine Atlantique.

Caractéristiques d'accessibilité de l'Ala'suinu



Indicateurs tactiles

Affichage accessible

**Mains courantes
dans tout le navire**

**Couleurs
contrastantes**

**Voies de circulation et
espaces accessibles**

**Accoudoirs mobiles,
sièges de transfert,
aides à la mobilité**

Tables accessibles

**Ascenseurs à
tous les ponts**

**Toilettes, cabines
et systèmes de
divertissement
accessibles**

**Alarmes visuelles
et sonores**



Accessibilité du site Web

La conception du site Web de Marine Atlantique et le système de réservation en ligne prennent en compte l'utilisation de lecteurs d'écran, pour une navigation facile sur les pages Web. Les lecteurs d'écran permettent aux personnes malvoyantes d'utiliser des ordinateurs et d'autres appareils électroniques en rendant le texte à l'écran audible au moyen d'une voix informatisée. Ce type d'outil peut les aider à consulter pages Web, applications, documents, courriels et bien plus encore.

Semaine de l'accessibilité Du 28 mai au 3 juin 2024

Cette année, la Semaine de l'accessibilité a mis l'accent sur la compréhension des incapacités épisodiques. Ces incapacités résultent de problèmes médicaux ou de pathologies chroniques, durables et souvent permanentes qui se caractérisent par des épisodes imprévisibles de symptômes entraînant une incapacité. Elles peuvent survenir à tout moment et sont généralement impossibles à prévoir, de durée variable et de gravité variable.

Langues officielles

À titre de société d'État fédérale, Marine Atlantique s'est engagée à offrir aux clients l'option de recevoir des services dans l'une ou l'autre des deux langues officielles du Canada. Dans le cadre de cet engagement, Marine Atlantique 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*.

Campagnes de rabais et de marque

Marine Atlantique a poursuivi son programme annuel de campagnes de rabais au cours de l'année afin d'attirer des passagers supplémentaires, nouveaux ou anciens, pendant la saison intermédiaire. Ces campagnes sont menées en partenariat avec la province de Terre-Neuve-et-Labrador et la Newfoundland and Labrador Outfitters Association afin d'en accroître la portée. Les campagnes de cette année comprenaient une réduction d'automne, une vente éclair pour le Vendredi fou et le Cyberlundi, et une campagne de réduction de printemps, qui sont encore populaires auprès des clients. L'entreprise promeut également la notoriété de la marque tout au long de l'année au moyen d'une campagne de recherche Google « en continu ».



Semaine nationale du camionnage

Du 1^{er} au 7 septembre, Marine Atlantique célèbre la Semaine nationale du camionnage, qui met de l'avant le dévouement et l'engagement des personnes qui font tourner l'économie de la région. Le secteur du camionnage commercial constitue une clientèle importante et un partenaire clé pour assurer le transport des marchandises vers l'île de Terre-Neuve et en provenance de celle-ci. Que ce soit pour acheminer des produits alimentaires, des fournitures médicales, des articles électroniques ou des matériaux de construction, les camionneurs jouent un rôle crucial dans le maintien de la circulation de produits essentiels pour de milliers de personnes au quotidien.

Communication avec les clients et marketing numérique

Le fait de fournir aux clients des informations en temps utile leur permet de planifier leur voyage et de réserver la traversée qui correspond le mieux à leurs besoins. Au cours de l'année, notre système de contact avec la clientèle et notre site Web, qui nous permettent de communiquer efficacement et en temps voulu avec les passagers et les clients commerciaux, ont été modernisés et améliorés.



@maferries
@manavires



Marine Atlantic
Marine Atlantic



@MAferries
@MANavires



Marine Atlantic
Marine Atlantic



@marineatlanticferries
@MANavires



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

Prix Bon samaritain

Marine Atlantique est fière de s'associer à l'APTA afin de 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 Andrii Stefishyn, de Sunbury Transport, qui a aidé à sauver une vie. Félicitations à Andrii pour son service et sa contribution exceptionnels.



Fiers de soutenir notre industrie touristique régionale

Par l'intermédiaire d'activités de parrainage avec des associations touristiques, des organismes gouvernementaux et des groupes à but non lucratif, de salons professionnels et d'activités promotionnelles, Marine Atlantique est fière de

participer aux efforts de notre région pour stimuler le secteur du tourisme régional, et de les soutenir.



Notre personnel : aujourd'hui et demain

L'équipe de Marine Atlantique s'est engagée à fournir un service de traversier fiable et de qualité à tous ses clients. Elle bénéficie d'une formation continue, d'une rémunération et d'avantages concurrentiels, ainsi que de programmes de recrutement continus conçus pour la fidéliser et accroître sa force et ses compétences qui, combinées, lui permettent de se concentrer sur la satisfaction des besoins et des attentes des clients d'une manière sûre et respectueuse.



Plan d'équité salariale

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.

Conformément à la loi, Marine Atlantique a publié son plan d'équité salariale au cours de l'année. Les représentants des cadres et des employés ont contribué à l'élaboration de ce plan qui concrétise l'engagement de la société en faveur d'une rémunération équitable, indépendamment du genre.

Nouveau bâtiment administratif

Au cours de l'année, la toute nouvelle installation de Marine Atlantique a ouvert ses portes, résolvant ainsi les problèmes d'espace et d'infrastructure dans la région de Port aux Basques et consolidant sa fonction administrative. Cette installation est un élément important de la vision de la société, qui est d'offrir un lieu de travail sain, accessible, inclusif et respectueux de l'environnement pour les employés.

Elle comprend des équipements modernes et de nouvelles technologies environnementales, notamment des bornes de recharge pour véhicules électriques et des panneaux solaires. De plus, sa conception structurelle 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.

Nous félicitons les nombreux employés ayant fait partie de l'équipe de projet et fourni des conseils et des avis dans le cadre des phases de construction et d'intégration.



Un personnel diversifié et inclusif

Marine Atlantique s'est engagée à mettre en place une main-d'œuvre diversifiée et inclusive où les employés peuvent s'épanouir, peu importe leur race, leur religion, leur handicap, leur orientation sexuelle ou leur genre. Un lieu de travail diversifié et inclusif favorise une meilleure prise de décision, ce qui se traduit par un meilleur service de traversier. Notre objectif est de favoriser un environnement où toutes les perspectives culturelles sont respectées et où les personnes sont libres d'être elles-mêmes. Nous nous efforçons d'être un employeur sûr et équitable, et nous nous efforçons d'éliminer les obstacles, qu'ils soient intentionnels ou systémiques. Grâce à diverses initiatives, y compris des ressources de formation et d'apprentissage, nous investissons dans la diversité, l'équité et l'inclusion qui amélioreront notre environnement et le rendront plus accueillant pour tous ceux qui travaillent chez Marine Atlantique et voyagent avec nous.



Célébrer la Fierté

Chaque année, des communautés de toutes tailles d'un bout à l'autre du pays organisent des événements pour célébrer les victoires et les défis surmontés par les personnes appartenant à la communauté 2ELGBTQIA+. Bien que des progrès aient été accomplis au cours des cinq dernières décennies, il reste encore des défis nouveaux et émergents à relever. Chez Marine Atlantique, les employés participent à des célébrations de la Fierté dans toute la région, et nous contribuons financièrement et en personne à ces activités.

Marine Atlantique continue de travailler à l'avancement de l'EDI pour tous les groupes méritant l'équité avec les objectifs suivants :

- Élaborer et mettre en œuvre un plan d'action visant à favoriser la diversité, l'équité et l'inclusion au sein de la main-d'œuvre, en contribuant de manière positive à l'inclusion sociale et à la participation à la main-d'œuvre.
- Créer un lieu de travail psychologiquement sûr et sain, exempt d'intimidation, de harcèlement et de toute forme de comportement irrespectueux.
- Créer des politiques et des programmes qui favorisent l'égalité entre les hommes et les femmes sur le lieu de travail.
- Créer un lieu de travail équitable, sûr et inclusif pour les personnes 2ELGBTQIA+ et toutes les personnes, quelle que soit leur orientation sexuelle, leur identité/expression de genre ou leur statut intersexuel.
- Renforcer le partenariat de Marine Atlantique avec les communautés autochtones afin de collaborer à des initiatives visant à créer un lieu de travail représentatif, équitable, sûr et inclusif pour les peuples autochtones.
- Créer un lieu de travail équitable, sûr, accessible et inclusif pour les personnes handicapées.
- Créer un lieu de travail équitable, sûr et inclusif pour les membres des communautés racialisées.

Épinglettes de pronoms

Marine Atlantique est fière d'offrir à ses employés la possibilité d'afficher leurs pronoms en français et en anglais. L'affichage des pronoms permet d'offrir activement aux autres de communiquer leurs propres pronoms, ce qui favorise une plus grande acceptation et une meilleure compréhension.



Bibliothèque d'apprentissage sur les Autochtones

Cette année, pour souligner la Journée nationale de la vérité et de la réconciliation, Marine Atlantique a mis en place des bibliothèques d'apprentissage sur les Autochtones à plusieurs emplacements de l'organisation. Ces bibliothèques sont conçues pour offrir aux employés de nouvelles possibilités de partager les histoires autochtones et de rendre les voix autochtones plus accessibles. Chaque bibliothèque contient des livres et des balados écrits et créés par des auteurs autochtones qui partagent leur vécu et leurs récits, certains relatant des événements douloureux et la manière dont les activités coloniales ont influencé leur vie.

L'apprentissage de la culture et des expériences autochtones est essentiel à notre cheminement collectif de réconciliation.

Reconnaissance de la Journée nationale des peuples autochtones et de la Journée nationale de la vérité et de la réconciliation

Afin de reconnaître la vitalité, la résilience et les contributions des peuples autochtones du Canada, Marine Atlantique souligne la Journée nationale des peuples autochtones (21 juin) et la Journée nationale de la vérité et de la réconciliation (30 septembre). Par le biais de l'éducation, nous encourageons les employés à en apprendre davantage sur les Mi'kmaq, les Béothuks, les Innus et les Inuits, qui sont les Autochtones de notre région.





Cercle d'inclusion

Groupes de ressources pour les employés et cercles d'inclusion

Au cours de l'année, sachant que les employés se sont engagés à participer à des initiatives en matière de diversité, d'équité et d'inclusion, Marine Atlantique a lancé un réseau de groupes dirigés par des employés, offrant aux membres des groupes méritant l'équité et aux alliés l'occasion de créer des espaces sûrs, de favoriser un changement culturel véritable et d'élaborer des objectifs et des réalisations personnels et professionnels. Ces groupes et cercles d'inclusion rassembleront les gens de manière positive pour créer des réseaux, se soutenir mutuellement et créer une atmosphère positive sur le lieu de travail.

Objectifs du cercle d'inclusion

- Donner aux employés un véritable sentiment d'appropriation des initiatives en matière de diversité, d'équité et d'inclusion
- Un sentiment d'accomplissement et d'appartenance
- Créer des liens avec d'autres personnes
- Contribuer à une culture d'intégration
- Croissance et développement personnel et professionnel
- Possibilités de mentorat et de mise en réseau

Un accent sur l'éducation et la croissance

L'apprentissage permanent au moyen d'une éducation et d'une formation continues est fondamental pour la croissance. De même, la formation continue et la croissance des employés sont essentielles à la prospérité de toute organisation, et constituent des priorités de Marine Atlantique. L'entreprise investit donc dans des initiatives de formation conçues pour promouvoir les possibilités personnelles et professionnelles, ainsi que dans la formation réglementaire requise pour les tâches professionnelles. Grâce au portail d'apprentissage en ligne de la société et au Programme d'aide financière à l'éducation à l'éducation, les employés peuvent améliorer leurs compétences afin d'accéder à des perspectives d'avancement.

Programme pilote d'orientation du leadership

Au cours de l'année, un programme pilote d'orientation du leadership a été élaboré et devrait être lancé au cours du prochain exercice. Ce programme s'adresse aux superviseurs et aux gestionnaires, nouveaux ou promus, afin de leur offrir une première exposition aux fonctions clés requises quotidiennement, telles que la sécurité, les ressources humaines, les finances et l'expérience client. L'objectif est de proposer le programme à tous les nouveaux superviseurs et cadres.

Programme pilote de quart à la passerelle

Au cours de l'année, Marine Atlantique a facilité la mise en place d'un programme pilote de quart à la passerelle. Le programme interne a suscité

un intérêt considérable de la part de candidats. Le groupe de 12 personnes ayant participé avec succès au programme a permis d'accroître la diversité des genres au sein du personnel du service du pont de l'organisation.

Une saine alimentation pour des employés en santé

Les employés de Marine Atlantique travaillent et vivent à bord du navire deux semaines par mois, ce qui fait du menu quotidien de l'équipage un élément central de l'expérience à bord. Au cours de l'année, on a lancé un nouveau menu offrant un plus grand nombre d'options pour répondre aux choix alimentaires culturels et santé d'une main-d'œuvre de plus en plus diversifiée. Ce nouveau menu propose donc un assortiment d'aliments sains ainsi que des options sans gluten et végétariennes. L'objectif est d'offrir à tous les employés de meilleurs choix pour un mode de vie plus sain.

Formation et familiarisation à l'*Ala'suinu*

L'arrivée d'un nouveau navire dans la flotte nécessite une formation et une familiarisation importantes. Dans les mois précédant l'arrivée de l'*Ala'suinu*, un programme complet de formation et de familiarisation a été mis au point afin d'intégrer avec succès le navire dans la flotte. Ces activités comprenaient de l'apprentissage en ligne, de la formation virtuelle en direct, de la formation en personne, de la formation technique et de la formation sur simulateur. Des membres



de l'équipage sont également montés à bord de l'*Ala'suinu* pendant son voyage vers le Canada afin d'apprivoiser les différents aspects du navire. Grâce à des activités de formation et de familiarisation efficaces, l'ajout de l'*Ala'suinu* à notre flotte s'est avéré une réussite.

Recrutement

L'industrie maritime est un secteur nécessitant une main-d'œuvre hautement qualifiée et faisant face à une concurrence mondiale. Marine Atlantique, comme d'autres exploitations maritimes, a connu des difficultés de recrutement dans certains secteurs opérationnels et a travaillé assidûment en exécutant des stratégies de recrutement et de fidélisation pour surmonter ces obstacles. Grâce aux incitatifs à la signature, aux programmes de parrainage, aux recommandations d'employés et à la planification de la relève, nous avons réussi à relever certains de ces défis.

On a conclu des accords de partenariat avec le Marine Institute de l'Université Memorial et l'Institut nautique du Collège communautaire de la Nouvelle-Écosse pour un programme de bourses d'études pour les officiers cadets. Ainsi, des élèves navigateurs et ingénieurs ont accepté des offres d'emploi avec des incitatifs à la signature ou à l'appui des frais de scolarité pour terminer les stages en mer, avec l'engagement de travailler pour Marine Atlantique après l'obtention de leur diplôme.



En outre, l'organisation participe à de nombreux événements visant à faire connaître les nombreuses possibilités passionnantes qu'offre l'industrie maritime et les avantages qu'il y a à travailler avec Marine Atlantique. Parmi ces événements, on retrouve le Salon des carrières maritimes à St. John's, parrainé par la Fondation des carrières maritimes canadiennes, et des séances d'information à l'Institut nautique du Nova Scotia Community College à Port Hawkesbury. Les deux événements s'adressaient aux étudiants sortants qui planifiaient la prochaine étape de leur carrière dans l'industrie maritime.



Journée du chandail rose – Cultivez la gentillesse

Le 26 février, Marine Atlantique souligne la Journée du chandail rose et y participe. Les employés

sont encouragés à porter des chandails roses pour promouvoir la lutte contre l'intimidation sur le lieu de travail et dans nos communautés. En l'honneur du thème de cette année, « Let Kindness Grow » (cultivez la gentillesse), les employés ont reçu du papier semences de fleurs sauvages, geste symbolique signifiant que tout comme un jardin, une communauté de gentillesse ne grandit que si l'on y travaille. Des autocollants de chandail rose et des affiches sur la gentillesse ont également été distribués dans l'ensemble de la société.

Waves of Wisdom

Le programme Waves of Wisdom est une initiative de partage des connaissances destinée aux femmes et aux employés de diverses identités de genre. Le programme met l'accent sur l'apprentissage mutuel et appuie le perfectionnement professionnel et personnel en aidant les personnes à améliorer leurs compétences tout en formant et en guidant leurs pairs en matière de leadership.



Bourses d'études

Marine Atlantique est fière de soutenir les études postsecondaires d'éventuels futurs employés en accordant des bourses annuelles à des étudiants inscrits au programme de sciences nautiques ou de génie maritime du Marine Institute de l'Université Memorial, ainsi qu'en établissant un partenariat avec le Centre scolaire du Cap-Breton, qui offre aux étudiants francophones la possibilité d'obtenir des bourses d'études postsecondaires.



Investir dans les ressources humaines et les communautés

Au quotidien, les employés démontrent leur passion pour une multitude de causes et d'initiatives en faisant du bénévolat et en prenant part à des activités de financement et de partage de connaissances. Marine Atlantique a fièrement soutenu une variété de projets qui s'alignent sur les valeurs de notre entreprise et renforcent les causes et les organisations qui jouent un rôle clé dans l'amélioration de nos communautés.

Dons des Fêtes

L'Iris Kirby House est un refuge et un havre de paix pour les femmes et les enfants victimes de violence familiale. Les employés ont fait don d'articles d'usage courant à l'organisation pour l'aider à apporter du réconfort et de la joie à ces personnes éprouvées.

L'Every Woman's Centre promeut, élabore et soutient l'amélioration de la vie des femmes. Les employés ont fait don de fonds pour soutenir le programme de Noël Adopt-a-Family (adoptez une famille), qui permet à l'organisation de faire de la magie de Noël une réalité pour les familles à faible revenu.

Les employés ont également participé au projet Stockings for Seniors (des bas pour les aînés) en offrant des bas de Noël remplis de friandises aux personnes âgées de la communauté.



Mois de la marine

En mettant l'accent sur le recrutement immédiat et à long terme, Marine Atlantique a participé aux activités du Mois de la marine en partenariat avec la Fondation des carrières maritimes canadiennes et Éducation Canadian Geographic. Cette initiative permet de faire découvrir aux étudiants les possibilités passionnantes qu'offrent l'industrie maritime canadienne et Marine Atlantique. Ce programme cible les jeunes de la 5^e à la 12^e année et propose des séances virtuelles en direct et des activités en classe stimulantes. Nous félicitons Ellen MacNeil, l'une des chefs cuisiniers de Marine Atlantique, qui a présenté son parcours professionnel et ses expériences à plus de 60 classes dans tout le pays.



Camp de jour WISE

Le camp de jour WISE se tient au Cap-Breton et s'adresse aux filles de 9 à 12 ans. Il vise à éveiller leur intérêt pour les STIM (sciences, technologies, ingénierie et mathématiques). Des représentants de Marine Atlantique ont participé à l'événement, offrant ainsi aux campeuses une vue d'ensemble de l'industrie maritime.



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 détenteurs d'intérêts. 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 la société. Le Conseil



d'administration est responsable de la gestion du régime de retraite des employés de Marine Atlantique S.C.C.

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 la société 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 – 31 mars 2025



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 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



John Butler (il/lui)

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

Membre

Comité des ressources humaines

Membre

Comité de l'innovation et de l'infrastructure



Randolph Drover (il/lui)

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)

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 de l'innovation et de l'infrastructure

Membres du conseil d'administration, et présence

Membres du conseil d'administration	Honoraires reçus	Indemnité journalière	Remboursements de frais de déplacement ou de formation	Valeur de tout autre avantage imposable*	Total
Arsenault, Carla	4 700 \$	11 130 \$	3 280.58 \$	0 \$	19 100.58 \$
Butler, John J.	4 700 \$	8 990 \$	4 721.19 \$	0 \$	18 411.19 \$
Drover, Randolph (Randy)	4 700 \$	10 540 \$	5 275.93 \$	0 \$	20 515.93 \$
Fitzgerald, Owen	4 700 \$	9 920 \$	680.51 \$	0 \$	15 300.51 \$
Kendall, Lynn	4 700 \$	8 500 \$	1 666.60 \$	0 \$	14 866.60 \$
O'Brien, Gary	9 400 \$	28 500 \$	10 570.36 \$	0 \$	48 470.36 \$
Priddle, Craig	4 700 \$	19 050 \$	3 457.23 \$	0 \$	27 207.23 \$

Warren, Jennifer	4 700 \$	8 990 \$	2 149.41 \$	0 \$	15 839.41 \$
White, Ann-Margret	4 700 \$	7 130 \$	1 038.20 \$	0 \$	12 868.20 \$
TOTAL	47 000 \$	112 750 \$	32 840.01 \$	0 \$	192 590.01 \$

Réunions de comités

Membres du conseil d'administration	Réunions du conseil	Vérification et des finances	Innovation et de l'infrastructure	Gouvernance, des risques et de la stratégie	Ressources humaines	Formation ou recrutement # de jours
	10 réunions	10 réunions	5 réunions	4 réunions	6 réunions	
Arsenault, Carla	9	0	5	4	0	2
Butler, John J.	10	0	5	0	6	2
Drover, Randolph (Randy)	10	10	0	0	6	2
Fitzgerald, Owen	10	10	5	0	0	0
Kendall, Lynn	8	0	0	4	6	0
O'Brien, Gary	10	10	5	4	6	0
Priddle, Craig	9	9	0	4	0	2
Warren, Jennifer	10	8	0	0	6	2
White, Ann-Margret	8	6	5	0	0	0

Le gouverneur en conseil fixe la rémunération du président, des autres membres du conseil d'administration et du directeur général.

La rémunération du président et des autres membres du conseil d'administration est conforme aux lignes directrices du gouvernement sur la rémunération des personnes nommées à temps partiel par le gouverneur en conseil dans les sociétés d'État et à l'article 108 de la loi sur la gestion des finances publiques.

Le président reçoit des honoraires annuels dans l'échelle 9 400 \$ et une indemnité journalière dans l'échelle 375.00 \$ pour sa participation aux réunions ordinaires et aux réunions des comités, tandis que les autres membres du conseil reçoivent des honoraires annuels dans l'échelle 4 700.00 \$ et une indemnité journalière de 310.00 \$. Les directeurs reçoivent une indemnité journalière de 360.00 \$ lorsqu'ils exercent la fonction de président de comité.

Les membres du conseil d'administration sont remboursés de tous les frais raisonnables, y compris les frais de déplacement, d'hébergement et de repas, encourus dans l'exercice de leurs fonctions.

États financiers

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Pour l'exercice clos
le 31 mars 2025

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Table des matières

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

	<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 à 29

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. 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.

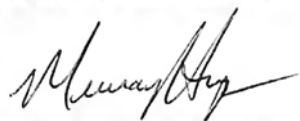
Il incombe au Conseil d'administration de voir à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière d'information financière et de contrôle interne. Le Comité d'audit et des finances s'acquitte de cette responsabilité au nom du Conseil d'administration. Le Comité d'audit et des finances examine les questions liées à la comptabilité, à l'audit, aux systèmes de contrôle interne et aux états financiers. La Société a un département d'audit interne dont les activités consistent notamment à examiner régulièrement les contrôles internes et de leur application.

La vérificatrice générale du Canada, qui agit à titre d'auditrice indépendante de la Société nommée en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, audite les états financiers de la Société et présente son rapport à la ministre responsable de Marine Atlantique S.C.C. L'auditrice indépendante a un accès sans restriction et complet au Comité d'audit et des finances afin de discuter de l'audit et des conclusions 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
13 juin 2025



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la ministre des Transports et du Commerce intérieur

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 2025, 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 2025, 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.

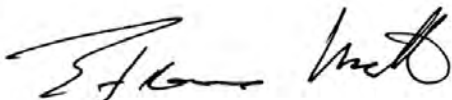
Responsabilités de la direction à l'égard de la conformité aux autorisations spécifiées

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,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Etienne Matte'.

Etienne Matte, CPA, CA
Directeur principal

Halifax, Canada
Le 13 juin 2025

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Etat de la situation financière

Au 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

	2025	2024
Actifs financiers		
Trésorerie (note 4)	10 782 \$	9 919 \$
Débiteurs [note 14(a)]	14 067	11 688
Somme à recevoir du gouvernement du Canada (note 5)	16 325	29 329
Stocks destinés à la revente (note 6)	435	338
Instruments financiers dérivés (note 13)	2 053	2 857
Actifs au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	187 778	151 316
	231 440	205 447
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (note 7)	30 640	44 767
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (note 12)	28 500	30 893
Instruments financiers dérivés (note 13)	8	47
Revenus reportés	18 589	14 909
Charges à payer au titre des indemnités de vacances	8 651	8 345
Passif au titre des prestations de retraite constituées	3 722	3 559
Passif couru au titre des avantages complémentaires de retraite (note 9)	48 458	50 359
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (note 10)	14 024	12 522
	152 592	165 401
Actifs financiers nets	78 848	40 046
Actifs non financiers		
Immobilisations corporelles (note 11)	342 390	353 415
Stocks destinés à la consommation (note 6)	25 355	36 241
Charges payées d'avance	15 752	8 606
	383 497	398 262
Excédent cumulé (note 16)	462 345 \$	438 308 \$

Obligations contractuelles (note 18)

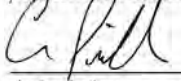
Passifs éventuels (note 19)

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

Au nom du conseil d'administration :



Administrateur



Administrateur

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Etat des résultats

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

	2025		2024
	Budget	Réel	Réel
	(Note 20)		
Revenus générés			
Transport (note 15)	118 180 \$	122 941 \$	121 012 \$
Revenus d'intérêts	150	704	788
Autres revenu provenant de procédures judiciaires	-	-	13 904
Gain de change sur devises étrangères	-	251	-
Gain réalisé sur les instruments financiers dérivés	3 660	1 258	7 729
	121 990	125 154	143 433
Charges			
Salaires et avantages sociaux	118 551	125 939	117 246
Amortissement (note 11)	68 730	56 180	61 388
Taxes sur l'importation d'affrètement	3 115	3 223	-
Carburant	44 360	45 248	47 634
Matériaux, fournitures et services	41 164	43 279	47 672
Frais d'affrètement	25 582	26 283	19 111
Réparations et entretien	10 608	11 787	11 814
Assurance, loyer et services publics	8 590	8 903	9 117
Pertes sur disposition et réduction de la valeur d'immobilisations corporelles	-	474	3 915
Coûts administratifs	3 320	3 711	2 763
Frais de déplacement	2 178	2 079	2 391
Charges de désactualisation	-	983	950
Perte de change sur devises étrangères	-	-	15
Avantages sociaux futurs (notes 8, 9 et 10)	(13 000)	(33 606)	(26 975)
	313 198	294 483	297 041
Déficit avant le financement gouvernemental	(191 208)	(169 329)	(153 608)
Financement gouvernemental (note 5)			
Dépenses de fonctionnement	155 828	147 349	128 467
Dépenses en capital	39 146	46 761	63 548
	194 974	194 110	192 015
Excédent (déficit) lié aux activités	3 766	24 781	38 407
Excédent accumulé lié aux activités, au début de l'exercice	395 981	434 388	395 981
Excédent accumulé lié aux activités, fin de l'exercice (note 16)	399 747 \$	459 169 \$	434 388 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Etat des gains et pertes de réévaluation

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

	2025	2024
Gains de réévaluation accumulés, début de l'exercice	3 920 \$	5 926 \$
Gains de réévaluation pendant l'exercice		
Gains non réalisés sur les opérations de change en devises étrangères sur la trésorerie	23	72
Gains non réalisés sur les dérivés	491	5 651
Reclassement à l'état des résultats		
Gains réalisés sur les dérivés	(1 258)	(7 729)
Pertes de réévaluation nettes pour l'exercice	(744)	(2 006)
Gains de réévaluation accumulés, fin d'exercice (note 16)	3 176 \$	3 920 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.
Etat de la variation des actifs financiers nets
Pour l'exercice clos le 31 mars 2025
(en milliers de dollars)

	2025		2024
	Budget	Réel	Réel
Excédent lié aux activités	3 766 \$	24 781 \$	38 407 \$
Variation des immobilisations corporelles			
Acquisition d'immobilisations corporelles (note 11)	(45 787)	(46 761)	(60 261)
Amortissement des immobilisations corporelles (note 11)	68 730	56 180	61 388
Pertes sur disposition et réduction de la valeur d'immobilisations corporelles	-	474	3 915
Diminution de la valeur de mise hors service d'immobilisations corporelles		1 132	-
Diminution des immobilisations corporelles	22 943	11 025	5 042
Variation des autres actifs non financiers			
Acquisition de stocks détenus pour la consommation	(41 775)	(39 820)	(58 145)
Utilisation des stocks détenus pour la consommation	41 677	50 706	51 685
Achat de charges payées d'avance	(38 042)	(22 697)	(23 267)
Utilisation des charges payées d'avance	25 582	15 551	23 885
(Augmentation) diminution des autres actifs non financiers	(12 558)	3 740	(5 842)
Pertes de réévaluation nettes	(2 074)	(744)	(2 006)
Augmentation des actifs financiers nets	12 077	38 802	35 601
Actifs financiers nets, début d'exercice	40 046	40 046	4 445
Actifs financiers nets, fin d'exercice	52 123 \$	78 848 \$	40 046 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Etat des flux de trésorerie

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

	2025	2024
Transactions d'exploitation		
Encaissement auprès des clients	126 353 \$	121 125 \$
Revenus d'intérêts reçus	704	788
Financement gouvernemental – exploitation	156 657	121 288
Financement gouvernemental – immobilisations corporelles	50 456	56 964
Encaissement de procédures judiciaires	-	12 464
Encaissements nets pour le règlement des dérivés	1 803	8 184
Décaissement aux fournisseurs pour le carburant	(39 937)	(53 316)
Décaissement aux fournisseurs pour les frais d'affrètement	(22 882)	(17 670)
Décaissement pour les autres fournisseurs	(88 869)	(65 869)
Décaissements aux et pour les employés	(129 896)	(124 258)
Décaissement pour les avantages sociaux futurs	(3 093)	(3 137)
	51 296	56 563
Transactions en capital		
Achat d'immobilisations corporelles	(50 456)	(56 964)
	(50 456)	(56 964)
Effet des variations de change sur la trésorerie	23	72
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie	863	(329)
Trésorerie, début de l'exercice	9 919	10 248
Trésorerie, fin de l'exercice	10 782 \$	9 919 \$
La trésorerie comprend :		
Trésorerie soumise à des restrictions (note 4)	6 441 \$	6 066 \$
Trésorerie non soumise à des restrictions	4 341	3 853
	10 782 \$	9 919 \$

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(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), autorisé par la *Loi maritime du Canada*, 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 de trois navires qui lui appartiennent. La Société 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 est économiquement dépendante 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 les tarifs constitutionnels — pour lesquels les hausses sont limitées à 5 % par année. La Société fixe également un supplément pour le carburant basé sur le prix moyen historique du carburant.

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 la Société 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

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(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 pour le capital-actions autorisé de la Société.

(a) Financement gouvernemental

La Société reçoit un financement gouvernemental qui lui permet de répondre à ses besoins de trésorerie à court terme, notamment de faire face à l'excédent des charges d'exploitation sur les produits tirés des activités commerciales et d'acquiescer des immobilisations corporelles. Le financement gouvernemental reçu est comptabilisé dans les résultats de l'exercice au cours duquel il a été autorisé et lorsque 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 évalués à la 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 l'instrument financier 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 contre-passation et est reclassé dans l'état des résultats. Les dérivés sont décomptabilisés à la date d'expiration des contrats sous-jacents. Les coûts de transaction sont passés en charges au 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, car elles reposent sur des incertitudes et d'importants jugements posés. Les instruments financiers qui sont évalués après leur comptabilisation initiale à la juste valeur sont regroupés selon une hiérarchie fondée sur la mesure dans laquelle la juste valeur est observable. Les évaluations de la juste valeur selon le niveau 1 sont établies à partir des prix cotés sur les marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques. Les évaluations des justes valeurs de niveau 2 sont tirées de données autres que les prix cotés sur un marché inclus au niveau 1 qui sont observables directement ou indirectement pour l'actif ou le passif concerné. Les évaluations des justes valeurs de niveau 3 sont tirées de techniques d'évaluation qui comprennent des données relatives à l'actif ou au passif qui ne sont pas fondées sur des données de marché observables.

(c) Stocks

Les stocks comprennent le carburant, évalué au coût historique ou au coût de remplacement, selon le moins élevé des deux, et les pièces de rechange des navires, évaluées au coût historique.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

(d) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles, qui comprennent les navires, les installations et le matériel, sont comptabilisées au coût historique diminué de l'amortissement cumulé. Le coût historique comprend les coûts directement liés à l'acquisition, à la conception, à la construction, au développement, à l'amélioration ou au perfectionnement, ainsi que le coût estimé pour régler les obligations liées à la mise hors service des immobilisations. Les améliorations sont des dépenses liées à la modification ou à la modernisation d'un actif qui prolongent sensiblement sa durée utile ou améliorent sa fonctionnalité.

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

Le coût des travaux en cours comprend les matériaux, la main-d'œuvre directe et les frais indirects. Les montants compris dans les travaux en cours sont virés à la catégorie appropriée d'immobilisations corporelles au moment où l'actif est prêt à être utilisé, puis ils sont ensuite amortis.

L'amortissement est calculé à des taux suffisants pour permettre la radiation du coût des immobilisations corporelles, déduction faite de leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative, selon la méthode linéaire. Le coût des projets liés aux immobilisations, 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 projet.

Les durées de vie utiles estimées 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 (selon la plus courte de ces deux durées)

Lorsque les conditions indiquent qu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de la Société de fournir des biens et des services, la valeur de l'immobilisation est ramenée à sa valeur résiduelle, le cas échéant. Il ne peut y avoir de reprise sur une 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 des régimes, au fur et à mesure que les prestations sont constituées pour répondre aux projections de retraite.

i) Actif (passif) au titre des prestations de retraite constituées

La Société offre, par l'entremise d'un fiduciaire, un régime de retraite agréé à prestations déterminées qui couvre la quasi-totalité de ses salariés et trois régimes de retraite supplémentaires non capitalisés.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

Le régime de retraite agréé est un régime à prestations déterminées. La formule de calcul de la pension pour les membres actifs actuels du régime prévoit une pension basée sur 1,6 % de leur salaire moyen non annualisé des cinq meilleures années ou de leur salaire moyen annualisé des 60 derniers mois, le montant le plus élevé étant retenu. Cette formule s'applique jusqu'à la moyenne sur cinq ans des revenus maximums du Régime de pensions du Canada avant la retraite. Pour les revenus supérieurs à ce seuil, la formule ajoute 2 % par année de service, jusqu'à un maximum de 35 ans. Le régime de retraite agréé prévoit que des rajustements à des fins d'indexation pourront être apportés aux prestations de retraite et aux prestations aux survivants à verser au cours d'une année civile après le troisième anniversaire de la retraite ou du décès du participant, selon le premier de ces événements. De tels rajustements correspondent au taux de croissance annuel de l'indice des prix à la consommation moins 3 %, sous réserve d'un taux de croissance annuel maximal de 3 %. Aucun rajustement à des fins d'indexation n'est apporté si le taux de croissance annuel de l'indice des prix à la consommation est inférieur à 3 %.

Le régime de retraite supplémentaire adopté le 2 juin 1994 et le régime de retraite supplémentaire adopté le 6 juin 1990 ont été supprimés le 1^{er} mars 2001 (ci-après appelés les anciens régimes de retraite supplémentaires), la couverture des membres inactifs ayant droit à des prestations avant cette date étant maintenue.

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 dernier régime a été élargie en vue de constituer des prestations pour les services rendus depuis 2009, au bénéfice de tous les participants au régime de retraite agréé à prestations déterminées qui sont visés par le maximum des prestations payables en vertu du régime agréé. En règle générale, toutes les prestations sont établies en fonction du nombre d'années de service des salariés et du salaire moyen pour les meilleures années de service ou du salaire de fin de carrière.

Le coût des avantages de retraite est déterminé de façon actuarielle au moyen de la méthode de répartition des prestations prévues au prorata des services et des meilleures estimations faites par la direction du taux de rendement prévu des placements des régimes, des taux prévus de croissance de la rémunération, des taux d'inflation prévus et de l'âge de départ à la retraite des salariés. Le taux d'actualisation utilisé pour calculer les intérêts débiteurs sur les obligations au titre des régimes de retraite est fondé sur le rendement prévu à long terme des actifs du régime de retraite agréé.

Le taux de rendement prévu à long terme des actifs du régime est fonction du rendement estimatif, selon les conditions du marché applicables à la date d'évaluation, de chaque grande catégorie d'actifs et de la composition cible d'actifs précisée dans la politique de placement établie pour le régime. Une valeur liée au marché des actifs du régime est utilisée aux fins des présents états financiers, et le rendement prévu des actifs du régime est établi en fonction de cette valeur. La valeur liée au marché des actifs du régime est établie en appliquant une méthode qui prévoit l'amortissement des gains et pertes relatifs au rendement prévu sur cinq ans. Les gains et pertes actuariels résultent de l'écart entre le taux de rendement réel et le taux de rendement prévu à long terme des actifs du régime et des variations de la valeur des obligations au titre du régime de retraite à la suite de modifications d'hypothèses actuarielles ou d'écarts entre les résultats réels et les prévisions établies en fonction des hypothèses.

Les gains et pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants. Les gains et pertes actuariels relatifs aux anciens régimes de retraite supplémentaires sont comptabilisés immédiatement lors de la détermination du gain ou de la perte.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

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

ii) Avantages complémentaires de retraite

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

Le coût des avantages complémentaires de retraite est déterminé de façon actuarielle à l'aide des meilleures estimations faites par la direction du taux de participation future au régime de soins de santé et de soins dentaires des retraités, du coût moyen des soins de santé par personne assurée, des taux tendanciels du coût des soins de santé et de l'utilisation de ces soins, du taux de croissance de la rémunération et des taux de mortalité. Une estimation des coûts d'emprunt a été utilisée pour calculer le taux d'actualisation de l'obligation et le coût des intérêts. Les coûts des avantages pour les salariés actifs sont passés en charges au fur et à mesure où ils sont engagés. Les coûts prévus pour la retraite sont constitués et passés en charges de manière égale sur la durée estimative du reste de la carrière de l'employé.

Les rajustements qui découlent des gains et pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés concernés.

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

iii) Avantages postérieurs à l'emploi

Pour certains employés ou anciens employés, la Société est un employeur autoassuré qui est responsable du passif au titre des indemnités pour les accidents de travail. L'obligation accumulée de la Société pour les indemnités d'accident de travail représente le passif non financé pour les coûts des indemnités autoassurées définies et administrées par la « Workplace Health, Safety and Compensation Commission » de Terre-Neuve-et-Labrador, la Commission de la santé, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents au travail du Nouveau-Brunswick et la « Workers Compensation Board » de l'Île-du-Prince-Édouard, 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 comptabilise les variations de la valeur actualisée nette du passif en se fondant sur les estimations actuarielles des coûts futurs mises à jour en fonction des données

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

réelles et des modifications apportées aux hypothèses actuarielles. Une estimation des coûts d'emprunt a été utilisée pour calculer le taux d'actualisation de l'obligation et le coût des intérêts.

(f) Constatation des revenus

Les produits des activités de transport proviennent principalement des tarifs demandés aux utilisateurs des services de traversier, qui comprennent les tarifs pour les véhicules passagers et commerciaux, les frais aux passagers et le supplément de carburant, et sont comptabilisés au moment où les services de traversier sont rendus. Les revenus de transport sont mesurés comme le montant de la contrepartie que la Société s'attend à recevoir en échange des services de traversier fournis. Les revenus provenant des tarifs représentent une obligation d'exécution unique à laquelle la totalité du prix de transaction est attribuée. Un supplément de carburant, calculé en pourcentage des revenus de transport, est comptabilisé et mesuré sur la même base que les produits des activités de transport.

Le paiement des tarifs à l'avance, effectué au moment de la réservation, est comptabilisé à titre de revenus reportés et est comptabilisé à titre de revenus lorsque les services de traversier sont rendus.

Les autres produits des activités de transport sont constitués de frais liés aux services de véhicules tels que les frais d'entreposage, les frais de transport, les frais de sécurité, les droits de quai de surestaries. Les revenus des ventes à bord sont principalement liés aux services aux passagers tels que l'hébergement, les restaurants et les ventes de boutiques de cadeaux. Ces revenus sont comptabilisés au moment où les biens ou les services sont fournis au client. Ces revenus sont mesurés comme le montant de la contrepartie que la Société s'attend à recevoir en échange de services et de biens fournis.

Les types de revenus susmentionnés sont considérés comme des revenus récurrents. Les autres revenus, comme les revenus d'intérêts et les revenus tirés des dérivés, sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés et sont considérés comme des revenus non récurrents.

(g) Charges

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

Les charges comprennent également des provisions qui reflètent la variation de la valeur des actifs et des passifs, y compris des provisions pour créances douteuses et pour obsolescence des stocks. Les charges englobent aussi l'amortissement des immobilisations corporelles, la consommation des stocks et 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. Les charges payées d'avance comprennent également le paiement des taxes sur l'importation d'affrètement sur le NM *Ala'suimu*, qui sont amorties sur la durée du contrat de location.

(i) Conversion de devises

Les actifs et les passifs monétaires libellés en devises sont convertis aux cours de change en vigueur à la date de clôture. Les revenus et les charges sont convertis aux cours de change en vigueur à la

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

date de la transaction. Les engagements et les éventualités libellés en devises sont convertis aux cours du change en vigueur à la date de clôture. Un gain ou une perte de change non réalisé qui se produit avant le règlement est comptabilisé dans l'état des gains et pertes de réévaluation. Au cours de l'exercice où a lieu le règlement, le montant cumulatif des gains et pertes non réalisés fait l'objet d'une écriture de contre-passation 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. S'il est probable qu'un événement futur confirmera qu'un passif a été encouru à la date des états financiers, et qu'une estimation raisonnable du montant peut être faite, un passif estimé et une dépense sont comptabilisés. 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 liée à la mise hors service d'immobilisation

Un passif au titre d'une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation est comptabilisé à la meilleure estimation du montant nécessaire à la mise hors service d'une immobilisation corporelle à la date de clôture 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, qu'il est prévu que des avantages économiques futurs seront 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 de l'immobilisation, sur la base des informations disponibles à la date des états financiers. La meilleure estimation d'une obligation liée à la 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 doivent s'étendre sur de longues périodes futures. Le taux d'actualisation utilisé reflète le coût d'emprunt du gouvernement du Canada et est associé au nombre estimatif d'années nécessaires pour achever la mise hors service ou la remise en état.

Lorsqu'un passif au titre d'une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation est initialement comptabilisé, un coût correspondant est capitalisé dans la valeur comptable de l'immobilisation corporelle correspondante et amortie sur la durée de vie utile estimée de l'immobilisation. Les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations qui sont encourues progressivement avec l'utilisation de l'actif sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel elles sont encourues, et un coût de mise hors service correspondant est comptabilisé en charges dans l'exercice. Une obligation liée à la mise hors service peut découler d'une immobilisation corporelle qui n'est pas comptabilisée ou qui n'est plus en état d'utilisation productive. Dans ce cas, le coût de mise hors service de l'immobilisation est comptabilisé en charges.

La valeur comptable du passif est réexaminée à chaque date de clôture des états financiers. La Société comptabilise les variations du passif d'une période à l'autre dues à l'écoulement du temps comme une charge de désactualisation. Les variations du passif résultant de révisions du calendrier, 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 concernée

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

n'est plus utilisée de manière productive, les modifications du passif sont comptabilisées en charges dans l'exercice au cours duquel elles sont encourues. 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 ayant une incidence sur le montant des actifs, des passifs et sur l'information sur les actifs et les passifs présentés et divulgués et sur le montant des revenus et des charges au dans les états financiers et les notes complémentaires au 31 mars. Les estimations sont établies à partir des meilleures informations disponibles au moment de la préparation des états financiers et elles sont révisées annuellement afin de refléter les nouvelles informations obtenues. Les résultats réels pourraient différer des estimations établies.

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 relatifs aux obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, l'actif au titre des prestations constituées, qui est composé de l'obligation au titre des prestations déterminées et les actifs au titre du régime de retraite, les passifs éventuels et les durées de vie utile prévues des immobilisations corporelles.

3. NORME COMPTABLE PUBLIÉE, MAIS NON EN VIGUEUR

Le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public a approuvé les normes comptables et le cadre conceptuel suivants, qui entrent en vigueur à compter du 1^{er} avril 2026 :

Le Cadre conceptuel de l'information financière dans le secteur public

Le Cadre conceptuel est le fondement des normes sur les informations financières du secteur public. Il remplace les aspects conceptuels du chapitre SP 1000, « *Fondements conceptuels des états financiers* », et du chapitre SP 1100, « *Objectifs des états financiers* ». Le Cadre conceptuel met en évidence des considérations fondamentales pour l'application cohérente des questions comptables en l'absence de normes spécifiques.

SP 1202 : Présentation des états financiers

Cette norme énonce des exigences générales et spécifiques pour la présentation des informations dans les états financiers. Les principes de présentation des états financiers sont basés sur les concepts du Cadre conceptuel. Cette norme révisé et remplace le chapitre SP 1201 « *Présentation des états financiers* ».

La Société n'a pas encore adopté la norme ou le cadre et évalue actuellement l'impact de ces nouveaux éléments sur les états financiers.

4. TRÉSORERIE

La trésorerie comprend la trésorerie soumise à des restrictions qui est constituée d'espèces libellées en euros dans un compte en fiducie dans une banque allemande à titre de sécurité pour l'affrètement du *NM Atlantic Vision*. La trésorerie soumise à des restrictions se chiffre à 4 145 €, ce qui se traduit par

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

6 441 \$ CA au 31 mars 2025 (2024 - 6 066 \$). Le déblocage de ces sommes est soumis à un processus de règlement des différends, comme indiqué à la note 19.

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

La Société est financée par le gouvernement du Canada en fonction principalement de ses besoins de trésorerie. En outre, les éléments comptabilisés dans l'état des résultats au cours d'un exercice peuvent être financés par le gouvernement du Canada au cours d'exercices différents. Par conséquent, l'excédent (ou le déficit) de la Société pour un exercice donné diffère selon qu'il est présenté en fonction du financement octroyé par le gouvernement ou des principes comptables généralement reconnus.

	2025	2024
Somme nette à recevoir, au début de l'exercice	29 329 \$	15 566 \$
Crédits parlementaires reçus au cours de l'exercice	207 114	178 252
Comptabilisés au cours de l'exercice :		
Financement gouvernemental – exploitation	(147 349)	(128 467)
Financement gouvernemental – capital	(46 761)	(63 548)
Excédent (déficit) du financement gouvernemental	13 004	(13 763)
Somme nette à recevoir, à la fin de l'exercice	16 325 \$	29 329 \$

6. STOCKS

	2025	2024
Stocks destinés à la consommation		
Stock de carburant	11 813 \$	24 185 \$
Pièces de rechange de navires – à bord des navires	7 662	6 596
Pièces de rechange de navires – à terre	5 880	5 460
	25 355	36 241
Stocks destinés à la revente		
Stock de restauration	435	338
Total des stocks	25 790 \$	36 579 \$

Le montant des stocks passé en charges au cours de l'exercice s'élève à 52 640 \$ (2024 - 53 664 \$). Au cours de l'exercice, la Société a constaté une réduction de valeur de 1 697 \$ (2024 - 2 685 \$) au titre des stocks.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

7. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2025	2024
Comptes créditeurs	10 422 \$	18 543 \$
Charges à payer	9 436	11 483
Salaires et avantages sociaux à payer	7 306	11 707
Remises gouvernementales à payer	3 476	3 034
Comptes créditeurs et charges à payer	30 640 \$	44 767 \$

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

8. ACTIF (PASSIF) AU TITRE DES PRESTATIONS DE RETRAITE CONSTITUÉES

L'actuaire indépendant de la Société fait 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 2023 pour l'exercice clos le 31 mars 2025 et le 31 décembre 2022 pour l'exercice clos le 31 mars 2024. Les évaluations ont été extrapolées à des fins comptables jusqu'au 31 mars. L'évaluation actuarielle la plus récente à des fins de capitalisation est en date du 31 décembre 2023 et a été effectuée en 2024.

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

	2025	2024
Obligations relatives aux pensions (valeur actuarielle)		
Solde au début de l'exercice	641 696 \$	627 813 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	7 205	5 976
Cotisations des employés	9 905	9 632
Frais d'intérêt	33 188	33 415
Prestations versées	(37 516)	(38 031)
Gain actuariel	17 079	2 891
Solde à la fin de l'exercice	671 557 \$	641 696 \$
Actifs du régime de pension (valeur liée au marché)		
Solde au début de l'exercice	869 246 \$	855 688 \$
Rendement (perte) des actifs du régime	56 945	41 824
Cotisations de l'employeur	142	133
Cotisations des employés	9 905	9 632
Prestations versées	(37 516)	(38 031)
Solde à la fin de l'exercice	898 722 \$	869 246 \$

Le tableau suivant présente la situation financière des régimes de retraite de la Société pour l'exercice :

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

	2025		2024	
	Régime de pension agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de pension agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Actifs au titre du régime de retraite (valeur liée au marché)	898 722 \$	- \$	869 246 \$	- \$
Obligation au titre du régime de (valeur actuarielle)	667 587	3 970	638 517	3 179
Excédent (déficit)	231 135	(3 970)	230 729	(3 179)
Gains (pertes) actuariels net non amortis	(29 694)	208	(44 657)	(417)
Cotisations de l'employeur pendant la période de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	-	40	-	37
Actif au titre des prestations constituées (passif au titre de retraite) avant la provision pour dépréciation	201 441	(3 722)	186 072	(3 559)
Provision pour dépréciation à l'encontre de l'actif au titre de prestations constituées	(13 663)	-	(34 756)	-
Actif (passif) au titre des prestations de retraite constituées	187 778 \$	(3 722)\$	151 315 \$	(3 559)\$

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

	2025		2024	
	Régime de pension agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de pension agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Cotisations				
Employeur	- \$	142 \$	- \$	133 \$
Employés	9 905	-	9 632	-
Cotisations totales	9 905 \$	142 \$	9 632 \$	133 \$
Prestations versées	37 375 \$	142 \$	37 897 \$	134 \$

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 sur la base de la continuité d'exploitation et de la liquidation hypothétique peut ne pas conserver son statut enregistré si l'employeur verse une cotisation alors que l'excédent de provisionnement en continuité est supérieur à l'objectif de provisionnement en continuité de 25 %. Comme l'exige la loi, la société a cessé de verser des cotisations patronales à ce régime à compter du 1^{er} juin 2021. Au 31 décembre 2023, le ratio de financement de la Société était de 130,6 % (au 31 décembre 2022 - 123,6 %) pour le régime de pension enregistré.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

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

	2025		2024	
	Régime de pension agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de pension agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Les charges de retraite pour l'exercice sont calculées comme suit :				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	16 957 \$	153 \$	15 507 \$	100 \$
Amortissement des (gains) pertes actuariels nets	(9 304)	35	(9 726)	(51)
Cotisations des employés	(9 905)	-	(9 632)	-
Charges liées au régime de retraite (recouvrement)	(2 252)	188	(3 851)	49
Charges d'intérêts relatives à l'obligation au titre des prestations constituées moyennes	33 068	120	33 317	98
Rendement attendu des actifs moyens du régime	(46 186)	-	(46 610)	-
Charges (recouvrement) liées aux intérêts du régime de retraite	(13 118)	120	(13 293)	98
Charges totales liées au régime de retraite (avant ajustement de la provision pour dépréciation)	(15 370)	308	(17 144)	147
(Diminution) augmentation de la provision pour dépréciation fournie par rapport à l'actif au titre des prestations constituées	(21 093)	-	(12 171)	-
Charges totales liées au régime de retraite (après la modification relative à la provision pour dépréciation)	(36 463 \$)	308 \$	(29 315 \$)	147 \$

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 2025, la répartition des actifs était la suivante : 14 % de titres de créance, 34 % de titres de participation, 8 % de biens immobiliers et 44 % de rentes (2024 - 17 % de titres de créance, 32 % de titres de participations, 5 % de biens immobiliers et 45 % de rentes).

La valeur de marché des actifs du régime est de 525 824 \$ (514 957 \$ en 2024); de plus, la valeur actuarielle des rachats de rentes se chiffre à 401 922 \$ (349 924 \$ en 2024). Le rendement réel de la valeur de marché des actifs du régime a été de 78 606 \$ ou 15,26 % (2024 - 63 028 \$ ou 14,07 %) et le rendement réel de la valeur liée au marché des actifs du régime a été de 56 946 \$ ou 6,55 % (2024 - gain de 41 824 \$ ou 4,89 %).

Les gains et les pertes survenus au cours de l'exercice, excluant l'impact des rachats de rentes, se ventilent comme suit: gain sur la valeur liée au marché des actifs des régimes de 15 722 \$ (2024 - perte de 3 002 \$); perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées du régime agréé de 16 420 \$ (2024 - perte de 2 648 \$); perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées dans le cadre des régimes supplémentaires de 660 \$ (2024 - gain de 243 \$).

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 10,6 ans (2024 - 10,5 ans).

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.
Notes complémentaires aux états financiers
 Pour l'exercice clos le 31 mars 2025
 (en milliers de dollars)

Les principales hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2025	2024
Obligations de pensions (valeur actuarielle)		
Taux d'actualisation – Régime agréé	5,75%	5,90%
Taux d'actualisation – Régimes supplémentaires	3,27%	3,05%
Taux d'augmentation de la rémunération	3,50%	3,50%
Taux d'inflation	2,00%	2,00%
Charges de prestations de retraite		
Taux d'actualisation – Régime agréé	5,90%	6,00%
Taux d'actualisation – Régimes supplémentaires	3,05%	3,29%
Rendement attendu des actifs	5,90%	6,00%
Taux d'augmentation de la rémunération	3,50%	3,50%
Taux d'inflation	2,00%	2,00%

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

	2025	2024
Sensibilité du taux d'actualisation :		
Augmentation de 1 % du taux d'actualisation	(40 200)\$	(40 891)\$
Diminution de 1 % du taux d'actualisation	51 496 \$	51 858 \$
Sensibilité de l'inflation :		
Augmentation de 1 % du taux d'inflation	5 622 \$	6 182 \$
Diminution de 1 % du taux d'inflation	(3 266)\$	(3 593)\$
Augmentation générale des salaires :		
Augmentation générale de 1 % des salaires	15 385 \$	13 959 \$
Diminution générale de 1 % des salaires	(13 706)\$	(12 432)\$

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

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 2023 pour l'exercice clos le 31 mars 2025 et le 31 décembre 2022 pour l'exercice clos le 31 mars 2024. 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 :

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

	2025	2024
Obligation au titre des avantages complémentaires de retraite (valeur actuarielle)	(27 947)\$	(27 215)\$
Gain actuariel net non amorti	(20 661)	(23 353)
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	150	209
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués	(48 458)\$	(50 359)\$

Le régime n'étant pas financé, les cotisations sont égales aux prestations versées de 607 \$ au cours de l'exercice (644 \$ en 2024).

Le recouvrement constaté au titre des avantages complémentaires de retraite de l'ordre de 1 294 \$ (2024 - 1 404 \$) est présenté à l'état des résultats.

Les principales hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2025	2024
Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite		
Taux d'actualisation	3,27%	3,05%
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	4,70%	4,70%
Taux tendanciel moyen pondéré ultime du coût des soins de santé	4,00%	4,00%
Année où l'on prévoit atteindre le taux cible ultime	2040	2040
Coût 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 ultime	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 (2024 – 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 2023 pour l'exercice clos le 31 mars 2025 et en date du 31 décembre 2022 pour l'exercice clos le 31 mars 2024, 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 :

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

	2025	2024
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (valeur actuarielle)	(16 340)\$	(18 184)\$
Pertes actuarielles nettes non amorties	1 678	4 866
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	638	796
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués	(14 662)\$	(12 522)\$

Le régime n'étant pas financé, les cotisations sont égales aux prestations versées de 2 341 \$ au cours de l'exercice (2 360 \$ en 2024).

Des charges attribuables aux avantages postérieurs à l'emploi de l'ordre de 3 843 \$ (2024 - 3 597 \$) sont présentées à l'état des résultats.

Les principales hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2025	2024
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation	3.27%	3.05%
Taux d'inflation	2.00%	2.50%
Taux de croissance du coût des soins de santé	4.50%	5.60%
Coût des avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation	3.05%	3.29%
Taux d'inflation	2.00%	2.50%
Taux de croissance du coût des soins de santé	4.00%	5.60%

Les rajustements découlant des écarts actuariels sont amortis sur la période moyenne prévue pendant laquelle les prestations seront versées, soit 7,0 ans (2024 - 9,0 ans).

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025, la Société a versé à la Commission d'indemnisation des accidents de travail de la Nouvelle-Écosse des primes de 576 \$ (2024 - 685 \$) qui sont incluses dans les salaires et avantages sociaux présentés à l'état des résultats. Ces primes représentent les coûts d'indemnisation des accidents de travail pour les salariés de la Nouvelle-Écosse, étant donné que, dans cette province, les sommes à verser par la Société sont en fonction des évaluations.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

11. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Au 31 mars 2025						
	Navires	Installations côtières	Amélio- rations locatives	Matériel	Travaux en cours	Total
Coût						
Solde en début d'exercice	440 248 \$	262 554 \$	319 \$	98 017 \$	47 911 \$	849 049 \$
Acquisitions	27 036	9 350	1 565	2 877	5 933	46 761
Transferts des travaux en cours	2 951	25 156	11 528	6 364	(45 999)	-
Cessions et dépréciations	(27 875)	(536)	(48)	(1 855)		(30 314)
Solde de fin d'exercice	442 360	296 524	13 364	105 403	7 845	865 496
Amortissement cumulé						
Solde en début d'exercice	289 726	135 361	317	70 230	-	495 634
Amortissement	33 207	12 675	1 752	8 546	-	56 180
Cessions et dépréciations	(26 736)	(86)	(42)	(1 844)	-	(28 708)
Solde de fin d'exercice	296 197 \$	147 950 \$	2 027 \$	76 932 \$	- \$	523 106 \$
Valeur comptable nette						
à la fin de l'exercice	146 163 \$	148 574 \$	11 337 \$	28 471 \$	7 845 \$	342 390 \$

Au 31 mars 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 \$
Acquisitions	15 405	3 090	2 433	3 686	35 647	60 261
Transfert de travaux en cours	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						
à la fin de l'exercice	150 522 \$	127 193 \$	2 \$	27 787 \$	47 911 \$	355 415 \$

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

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025
(en milliers de dollars)

en cours comprennent le coût des projets reportés de l'année précédente, ainsi que les ajouts de l'année en cours liés aux projets qui ont été achevés au cours de l'année.

12. OBLIGATIONS LIÉES À LA 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 actuelle nette des dépenses futures estimatives nécessaires pour financer la mise hors service des actifs. L'obligation est calculée en utilisant les coûts estimatifs actuels de mise hors service de l'actif, surévalués à la date estimative de mise hors service et actualisés à la valeur actuelle. L'obligation de mise hors service est prévue sur la valeur accrétée de l'obligation initiale jusqu'à la fin de la durée de vie utile de l'actif. Les dépenses de mise hors service futures seront imputées au passif accumulé au fur et à mesure qu'elles seront engagées.

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

- Total des flux de trésorerie futurs prévus sont de 32 304 \$ (2024 - 34 256 \$).
- Le calendrier prévu des paiements des flux de trésorerie – l'enlèvement des actifs et/ou l'assainissement du site devraient avoir lieu entre 1 et 15 ans, où la majorité se fera 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 3,00 % (2024 - 3,43 %).

Voici un résumé des obligations au cours de la mise hors service d'immobilisations :

	2025	2024
Solde, début de l'année	30 893 \$	34 024 \$
Modifications au cours de l'année	(1 849)	(3 288)
Charges de désactualisation	983	950
Règlements	(1 527)	(793)
Estimation du passif total	28 500 \$	30 893 \$

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 swaps qui sont généralement des swaps 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.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

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 *NM Ala'suinu* (USD).

Généralement, tous les dérivés ont un calendrier de règlement mensuel. Au 31 mars, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants :

2025						2024
Date d'échéance	Monnaie actuelle	Prix fixe par unité/taux à terme (Note)	Quantité nominale (Note)	Valeur nominale	Juste valeur	Juste valeur
Atouts financiers dérivés						
Swap sur le pétrole brut – mazout de chauffage n° 2						
2025	CAD	-	-	- \$	- \$	2 350 \$
2026	CAD	2,624-3,181	9 030	28 259	822	404
Contrats de change à terme						
2025	EUR	-	-	-	-	44
2025	USD	-	-	-	-	59
2026	USD	1,348-1,4345	16 690	22 567	1 231	-
			25,720	50 826 \$	2 053 \$	2 857 \$
Obligations financières dérivées						
Swap sur le pétrole brut – mazout de chauffage n° 2						
2026	CAD	3.344	126	421 \$	(8) \$	- \$
Contrats de change à terme						
2026	USD	-	-	-	-	(47)
			126	421 \$	(8) \$	(47) \$

Note : Les quantités sont basées sur des gallons américains; les prix (CAD) 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.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

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 tierce partie à un instrument financier manque à l'une de ses obligations en vertu des conditions liées à l'instrument financier.

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

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 chartes canadiennes qui sont des contreparties solvables. La trésorerie affectée est quant à elle déposée dans un compte en fiducie en euros dans une banque allemande. La désignation de cette banque comme dépositaire légal a été imposée comme condition dans le contrat d'affrètement 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. Comme décrit dans la note 19, le recouvrement de la trésorerie affectée est soumis à un processus de règlement des différends.

Au 31 mars 2025, la banque allemande a obtenu de l'agence de notation Moody's la cote de base Baa 3, la cote A3 sur sa dette à long terme 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 5 288 \$ (2024 – 5 017 \$) et d'autres créances de 8 779 \$ (2024 – 6 670 \$). 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, 5 628 \$ (2024 – 770 \$) de créances sont considérés comme en souffrance, mais non dépréciés. Les comptes en souffrance depuis plus de 31 jours sont considérés comme tels. Les autres créances sont principalement dues à des réclamations de garantie sur les travaux liés au *NM Ala'suimu* et à des

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

demandes de remboursement des dépenses payées lors de la restitution du *NM Atlantic Vision* conformément au contrat. La société considère qu'il n'y a pas de risque significatif lié à ces réclamations.

Dérivés

Le risque de crédit lié aux dérivés est le risque de défaillance d'une contrepartie sur des obligations contractuelles dérivées dans 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 fluctuations des cours de monnaie étrangère. La Société verse des loyers mensuels pour l'affrètement du *NM Ala'suimu* 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 % des paiements de location mensuels pour le prochain exercice, avec des plans pour réévaluer et éventuellement étendre cette stratégie aux exercices suivants en fonction des conditions du marché et des exigences opérationnelles. Une hausse de 10 % des taux de change n'aurait pas d'incidence significative sur les états financiers.

(ii) Risque lié au prix des produits de base

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 2025 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.

(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 gouvernemental sur une base mensuelle.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

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 \$ (2024 - 4 200 \$) pour une période indéterminée. La Société reçoit l'approbation du ministre des Finances pour la signature de la lettre de crédit sur une base annuelle.

15. REVENUS DE TRANSPORT

Le tableau suivant présente les revenus de transport de la Société par source principale et par type :

	2025	2024
Véhicules commercial	46 831 \$	44 064 \$
Véhicules de passager	17 863	18 284
Autre transport	17 605	17 312
Ventes à bord	18 828	18 291
Passagers	11 696	13 201
Supplément pour le carburant	10 118	9 860
Revenu total du transport	122 941 \$	121 012 \$

16. EXCÉDENT CUMULÉ

L'excédent cumulé se compose de ce qui suit :

	2025	2024
Excédent d'exploitation cumulé	459 169 \$	434 388 \$
Gains de réévaluation cumulés	3 176	3 920
Excédent accumulé	462 345 \$	438 308 \$

L'excédent d'exploitation cumulé comprend un montant de 258 530 \$ (2024 - 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 2025, 517 061 000 actions (2024 - 517 061 000 actions) à 0,50 \$ l'unité (2024 - 0,50 \$ l'unité) avaient été remises 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, ainsi que les membres de leur famille proche. 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 2 034 \$ (2024 - 2 031 \$) avec d'autres apparentés. En outre, dans le cadre de ces transactions, le gouvernement du Canada finance la Société, comme précisé dans les notes

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

complémentaires 2(a) et 5. Transports Canada a autorisé la Société à utiliser gratuitement les terres de la couronne sur lesquelles sont situés ses terminaux portuaires. Aucun montant n'est donc comptabilisé à ce titre, car la juste valeur de l'utilisation de ces terres 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.

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 de capital et d'exploitation, de contrats d'affrètement et d'autres contrats de location d'équipement. L'affrètement comprend un contrat de location : le *NM Ala'suimu*, un 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 2025.

	Capital	Exploitation	Affrètement	Autres contrats de locations	Total
2025-26	8 506 \$	3 683 \$	25 382 \$	272 \$	37 843 \$
2026-27		1 165	25 382	272	26 819
2027-28			25 452	271	25 723
2028-29			21 210	263	21 473
2029-30				261	261
2030-2031 et au-delà				1 239	1 239
	8 506 \$	4 848 \$	97 426 \$	2 578 \$	113 358 \$

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 2025, la Société a reçu des demandes d'indemnisation estimées à 59 \$ (2024 - 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 50 \$ (2024 - 100 \$), étant donné que 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.

La société est engagée dans un processus de règlement des différends concernant la restitution du *NM Atlantic Vision* à ses propriétaires à l'expiration de la période d'affrètement en mai 2024, afin de récupérer la trésorerie soumise à des restrictions de la Société (Note 4). La Société a comptabilisé un passif de 731 \$ pour son estimation des paiements aux propriétaires pour le remboursement des coûts de réparation raisonnables qui sont probables. Il existe d'autres demandes d'indemnisation du propriétaire pour des déficiences du navire d'un montant de 7 554 \$ dont l'issue n'est pas encore déterminable, et ce montant n'a pas été comptabilisé. Les propriétaires réclament également des dommages-intérêts non spécifiés pour la perte de l'utilisation du navire. La probabilité et le montant d'une indemnisation pour ces coûts ne sont pas déterminables et n'ont pas été comptabilisés. La trésorerie soumise à des restrictions sera utilisée pour compenser tout résultat défavorable des demandes d'indemnisation du propriétaire.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires aux états financiers

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

20. CHIFFRES BUDGÉTAIRES

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 amortissements ont été inférieurs de 12,6 millions de dollars aux prévisions en raison de l'enlèvement de la location du *NM Atlantic Vision*. Le budget de la Société est estimé sur la base des tendances historiques et des dépenses prévues. L'amortissement réel peut varier en fonction du calendrier d'achèvement des projets en cours et de l'évaluation finale de la durée de vie utile.

Le budget initialement approuvé au titre des avantages sociaux futurs était de 3,2 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 13,0 millions de dollars, conformément aux normes comptables du secteur public canadien.

Les charges au titre des avantages sociaux futurs des employés ont été inférieures de 20,6 millions de dollars au budget. La baisse des charges de retraite s'explique par une diminution de 21,1 millions de dollars de la provision pour dépréciation 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 prévoyait 9,7 millions de dollars pour les coûts de renouvellement de la flotte afin de mettre en service le *NM Ala'suimu* et de rendre le *NM Atlantic Vision* à ses propriétaires. Ces coûts ont été réaffectés à leur fonction respective, conformément à la présentation de l'état des résultats.

Rapport 2024-2025 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 2024-2025 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 S.C.C. (MA).....	3
Stratégie d'entreprise et gestion du risque.....	3
2. Possibilités et risques liés aux changements climatiques	4
3. Plan de gestion environnementale.....	5
Activités.....	5
4. Gouvernance et gestion du risque	8
Travailler dans le respect des normes éthiques	9
Comités de gouvernance du Conseil d'administration.....	9
Comité de vérification et des finances	9
Comité des ressources humaines	9
Comité de l'innovation et de l'infrastructure.....	9
Comité de la gouvernance de l'entreprise, de la gestion du risque et de la stratégie	9
Gestion du risque d'entreprise.....	9
Risques ESG et risques liés au climat.....	10

1. Introduction

À propos de Marine Atlantique S.C.C. (MA)

MA a vu le jour le 27 juin 1986 comme société d'État mère en vertu de la *Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.*

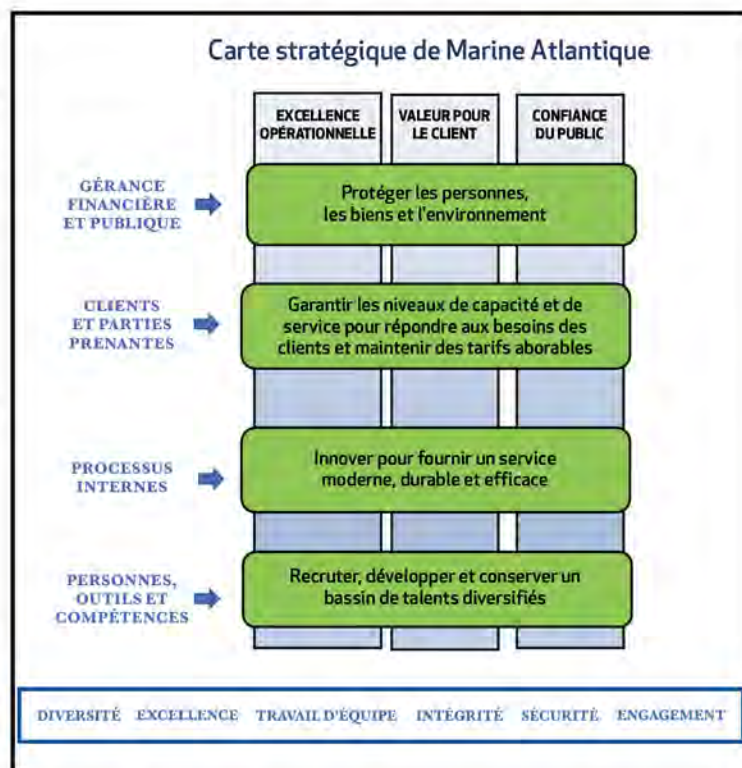
MA propose deux fois par jour un service de traversier pour les passagers et les marchandises dans le cadre de son mandat constitutionnel entre Port aux Basques (T.-N.-L.) et North Sydney (N.-É.). Pendant l'été, la société offre également un service trois fois par semaine entre Argentia (T.-N.-L.) et North Sydney (N.-É.).

MA fournit un service essentiel à l'île de Terre-Neuve, car il s'agit du seul service de traversier quotidien qui permet le transport de marchandises vers l'île, y compris des aliments frais et des denrées périssables, des produits de consommation et des marchandises dangereuses (p. ex., de l'oxygène médical et des fournitures pour hôpitaux). 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. MA est aussi le moyen le plus accessible pour les voyageurs d'entrer dans l'île et d'en sortir avec leur véhicule. MA est un moteur très important de l'économie de Terre-Neuve-et-Labrador. Le succès de MA contribue au succès de la province, car il s'agit de la principale liaison de transport entre la province et le reste du Canada.

Stratégie d'entreprise et gestion du risque

MA s'engage à fournir un service qui maintient le lien essentiel entre T.-N.-L. et le reste du Canada. La société a élaboré un plan stratégique et un plan de gestion du risque pour soutenir ses piliers stratégiques – excellence opérationnelle, valeur pour le client et 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, MA 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 MA et de son registre des risques de l'entreprise.

Du point de vue des risques, MA 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 MA 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 MA ne parvienne pas à gérer son empreinte environnementale d'une manière qui appuie à la fois l'engagement de l'actionnaire et de la société à protéger l'environnement et à faire face aux répercussions des changements climatiques. Le risque que l'intervention de MA à un événement catastrophique, comme une catastrophe naturelle, un acte de sabotage/terrorisme, un échouement, etc., soit inadéquate.
- ❖ Le risque que MA ne soit pas en mesure de fournir efficacement le service dans le cadre des niveaux de financement approuvés. Le risque que MA ne parvienne pas à planifier de manière adéquate l'entretien et le renouvellement des infrastructures, ce qui aurait 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 MA 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/substitution des carburants
Risques possibles pour la sécurité des clients et des employés	Disponibilité d'un approvisionnement en carburant de remplacement	Augmentation du coût du carburant	Disponibilité des 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 occasions pour MA. Plus précisément, trois initiatives stratégiques reconnaissent l'importance d'aborder les impacts des changements climatiques sur les activités de la société :

- ❖ Atteindre la carboneutralité d'ici 2050.
- ❖ Élaborer une stratégie de remplacement de la flotte à long terme.
- ❖ Innover et automatiser.

Les possibilités pour la société sont les suivantes :

Atteindre la carboneutralité d'ici 2050	Remplacer la flotte	Innover et automatiser
<i>Socialement responsable</i>	<i>Technologie plus verte – moins d'émissions</i>	<i>Demande accrue de déplacements à faibles émissions de carbone</i>
<i>Réduction des impacts à l'environnement</i>	<i>Amélioration de la satisfaction des clients</i>	
<i>Effet positif sur la réputation de la société</i>	<i>Stabilité opérationnelle</i>	<i>Potentiel de réduction des coûts d'exploitation</i>
<i>Amélioration du service pour les clients</i>		<i>Respect des attentes changeantes des clients</i>

3. Plan de gestion environnementale

Tout en poursuivant ses efforts de gestion de l'environnement, l'organisation étudie les moyens de décarboner ses activités, d'améliorer son efficacité énergétique et d'analyser l'impact de ces initiatives existantes et nouvelles.

Activités

1. **Décarbonisation** – MA commence à élaborer une stratégie de décarbonisation (feuille de route) qui l'amènera jusqu'en 2030, 2050 et au-delà. Dans le cadre de cette stratégie, MA explore l'utilisation de carburants de remplacement tels que le GNL, l'ammoniac, le méthanol, les biocarburants et l'hydrogène.

Conformément aux exigences de l'OMI et maintenant de Transports Canada, MA mesure l'indicateur d'intensité de carbone (IIC) pour chacun des navires de sa flotte. Le tableau ci-dessous montre la position de chaque navire par rapport à l'IIC qui sera mesurée tous les trimestres en tant qu'indicateur de rendement clé (IRC) afin d'améliorer la décarbonisation et l'efficacité énergétique.

	2022		2023		2024	
Navire	IIC	Catégorie	IIC	Catégorie	IIC	Catégorie
Atlantic Vision	24,8	E	25,94	E	35,71	E

Blue Puttees	16,02	C	16,88	C	17,02	C
Highlanders	16,26	C	19,47	C	17,64	C
Leif Ericson	17,32	B	16,69	B	18,96	C
Ala'suinu					17,98	D

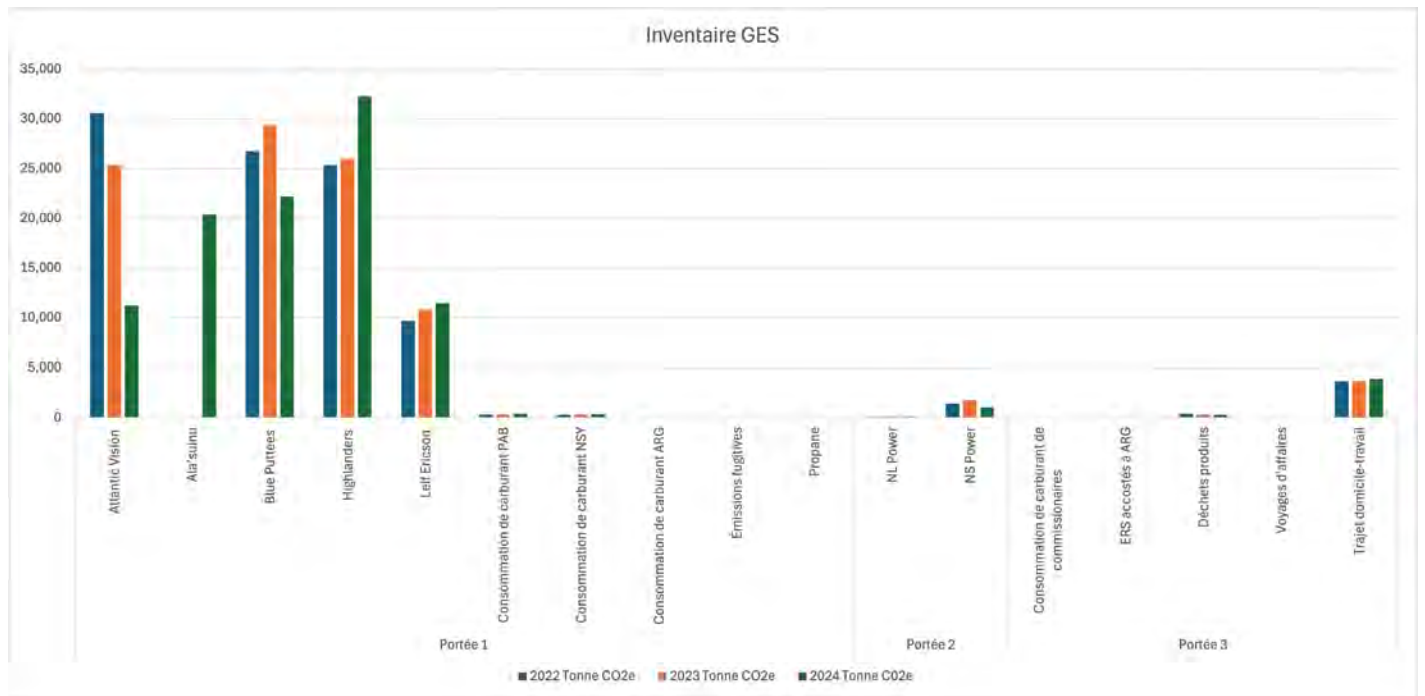
2. **Efficacité énergétique** – MA continue d’explorer les moyens de devenir plus efficace sur le plan énergétique avec l’exploration et la mise en œuvre de dispositifs d’économie d’énergie sous l’eau, le remplacement des hélices, l’utilisation de peinture ultra-résistante au frottement et l’optimisation des machines comme le rendement énergétique, les systèmes d’énergie hybrides et l’alimentation à quai.

- Récupération de chaleur
- Consommateurs d’énergie
- Énergies renouvelables
- Amélioration de la propulsion
- Stockage de l’énergie électrique
- Réduction du frottement de la coque

Certaines de ces initiatives sont énumérées ci-dessous :

- Bâtiment administratif de Port aux Basques – l’objectif est d’obtenir la certification LEED Argent.
- Amélioration de l’éclairage à Argentic – 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.
- NM *Blue Puttees*
 - a. Nouvelles hélices
 - b. Révision du moteur
 - c. Nettoyage et peinture de la coque
- NM *Highlanders*
 - a. Nettoyage et peinture de la coque
 - b. Révision du moteur

3. **Mesure continue de l’inventaire des GES de MA** – 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 MA (voir le tableau ci-dessous).



4. **Supervision et évaluation des projets** – MA a mis en place un outil d'évaluation des projets environnementaux qui sert à 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.
5. **Participation continue au programme de l'Alliance verte** – Le programme de l'Alliance verte joue un rôle crucial dans la promotion de la durabilité environnementale au sein de l'industrie maritime en encourageant les participants à mettre en œuvre des actions mesurables qui dépassent les exigences réglementaires. Dans le cadre de cette initiative, MA est soumise à des évaluations basées sur 15 indicateurs de rendement en tant qu'armateur et propriétaire de terminal qui portent sur des domaines clés tels que les émissions de gaz à effet de serre, la gestion des déchets, la réduction du bruit sous-marin et l'engagement communautaire. En respectant ces normes, MA continue de démontrer son engagement à minimiser son empreinte environnementale tout en encourageant des opérations responsables à travers ses navires et ses terminaux.

Fonctionnant sur une échelle structurée à cinq niveaux, le programme définit le niveau 3 comme l'intégration réussie des meilleures pratiques au sein d'un plan de gestion adopté, ainsi qu'une compréhension globale des impacts environnementaux. MA s'est fixé comme objectif stratégique de

maintenir une moyenne de niveau 3, une référence atteinte pour la première fois en 2021-2022, garantissant ainsi des progrès continus dans les efforts de développement durable.

6. **Transition vers les véhicules électriques** – MA continue de travailler sur son plan visant à introduire des bornes 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 bornes de recharge ont été installées à Port aux Basques, à North Sydney et à Argentia, et d'autres bornes 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 MA est le suivant :

Objectif	Objectif 2024	Résultat
Consommation de carburant : navires	1 % de réduction	augmentation de 3 % entre 2023 et 2024
Consommation de carburant : terminaux	5 % de réduction	Augmentation de 12,1 % entre 2023 et 2024. Principalement en raison de l'ajout de nouveaux équipements.
Alliance verte – Programme pour les navires	3 ou plus	3,5
Alliance verte – Programme des terminaux	3 ou plus	3,6

4. Gouvernance et gestion du risque

Le Conseil d'administration de MA 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 système de traversiers interprovinciaux sûr, respectueux de l'environnement, de qualité et efficace, régi par un ensemble solide de valeurs d'entreprise.

MA 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 autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.* 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. Enfin, la Politique maritime nationale fournit des orientations et des contraintes essentielles, puisqu'elle exige que MA concentre ses efforts sur l'exploitation du service de traversier dans le golfe.

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 l'établissement du budget et de la gestion financière, ainsi qu'à la gestion du risque de la société.

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 la société de manière éthique, et tous les employés sont guidés par les valeurs de MA 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 qui décrit les moyens dont disposent les employés pour signaler les comportements contraires à l'éthique et aux valeurs de la société.

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 du risque et la stratégie; les ressources humaines, ainsi que l'innovation et l'infrastructure. Le Conseil d'administration fournit également des conseils et un contrôle sur la gestion des régimes de retraite des employés de Marine Atlantique S.C.C.

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. Le Comité des ressources humaines conseille et supervise également, au nom du Conseil d'administration, la gestion des régimes de retraite des employés de Marine Atlantique S.C.C.

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, 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 de l'entreprise, de la gestion du risque et de la stratégie

Le Comité de la gouvernance, de la gestion du risque 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 du risque d'entreprise, de la gouvernance, de l'éthique et de la responsabilité d'entreprise.

Gestion du risque d'entreprise

MA s'est engagée à gérer les risques et y voit un moyen d'assurer la réussite future de la société. Selon elle, la gestion du risque est une responsabilité partagée. La structure de gouvernance de la société en matière de gestion du risque se résume ainsi :

Groupe	Responsabilité
Conseil d'administration et Comité de la vérification et de la gestion du risque	S'assurer que la direction a mis en œuvre et maintient un processus efficace de gestion du risque.
Comité de stratégie d'entreprise et de gestion du risque d'entreprise	Surveiller les risques émergents et les changements importants dans les risques connus faisant partie de l'inventaire du niveau de risque d'entreprise de la société.
Service de la stratégie d'entreprise et de la gestion du risque	Défendre la gestion efficace des risques dans toute l'entreprise en facilitant le développement et le déploiement de techniques, d'outils et de processus permettant d'évaluer la gestion du risque.
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 MA demeurent directement liés aux objectifs stratégiques de la société et, à ce titre, le programme de gestion du risque 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 MA. Au fur et à mesure que MA développe son programme ESG, ces risques seront probablement regroupés dans un plan de gestion du risque ESG afin de s'assurer qu'ils reçoivent l'attention nécessaire. Des travaux sont en cours pour repérer les lacunes qui pourraient exister dans le registre des risques de l'entreprise de MA et pour les combler si nécessaire. Au fur et à mesure que MA 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



Marine Atlantic
Marine Atlantique

