

Relier le Canada, Jour Après Jour

RAPPORT ANNUEL 2025/26



Marine Atlantic
Marine Atlantique



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 le territoire traditionnel et ancestral des Innus du Nitassinan, des Inuits du Nunatsiavut et des Inuits du NunatuKavut.

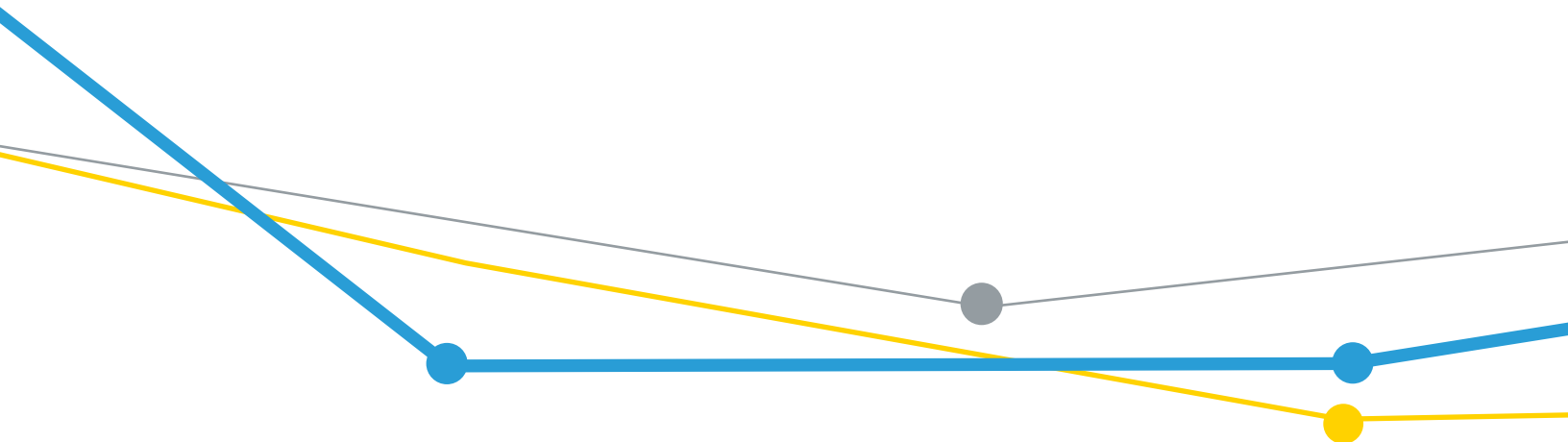
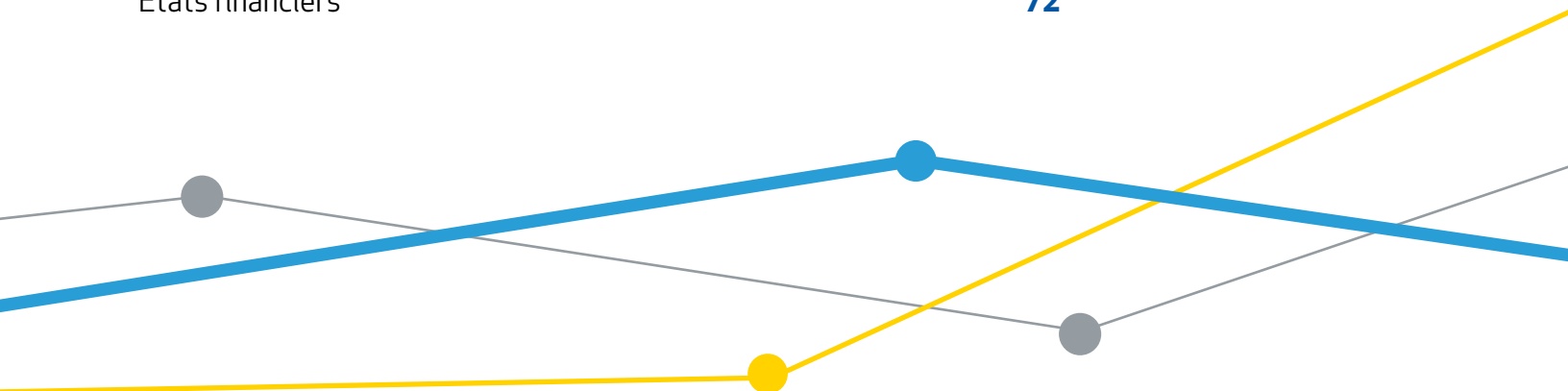


Table des matières

En bref	4
Message du conseil d'administration	10
Message du président et chef de la direction	12
Profil de la société	14
Flotte de navires et opérations	17
Gestion environnementale	23
Protéger les personnes. Renforcer les systèmes.	
Favoriser le bien-être.	28
Innovation et amélioration de l'expérience client	34
Création d'une équipe inclusive et durable	43
Gouvernance	52
Annexe A	58
Rapport 2025-2026 sur les occasions et les risques liés aux changements climatiques	58
États financiers	72



Dans la version numérique, cliquez ici pour accéder à la section



/ En bref

Résumé financier

Revenues

Les revenus hors gains ont été inférieurs de 2 millions de dollars (2 %) à ceux de l'année dernière et supérieurs de 12,9 millions de dollars (12 %) au budget. La société a réduit les tarifs pour les passagers et les véhicules de tourisme de 50 % à compter du 1^{er} août 2025, ce qui s'est traduit par une baisse globale des revenus des passagers en glissement annuel. Le budget approuvé avait intégré cette réduction planifiée. La baisse des taux a entraîné une augmentation de la demande. La saison d'Argentia a été prolongée jusqu'à la fin du mois de septembre afin de créer une capacité supplémentaire pour les clients, ce qui a contribué à une augmentation de 6 % du nombre de passagers par rapport à l'année précédente et correspond également à une augmentation de 15 % des ventes à bord. Le trafic commercial a augmenté de 2,3 % par rapport à l'année précédente et de 11,7 % par rapport aux prévisions budgétaires. C'est le trafic commercial qui a le plus contribué à l'écart par rapport au budget.

Revenus 2025/26 (en milliers)

/ Transport	121 153 \$
/ Revenus d'intérêts	508
/ Gain de change	565
/ Gain réalisé sur dérivés	4 970

Revenus totaux 127 196 \$



Dépenses 2025/26 (en milliers)

/ Salaires et avantages sociaux	127 814 \$
/ Amortissement	54 521
/ Taxes sur l'importation d'affrètement	3 223
/ Carburant	46 559
/ Matériaux, fournitures, et services	41 986
/ Frais d'affrètement	24 393
/ Réparations et entretien	9 932
/ Assurance, loyer, et services publics	9 764
/ Avantages sociaux futurs des employés	5 504
/ Pertes sur disposition et réduction de la valeur d'immobilisations corporelles	2 057
/ Frais administratifs	2 328
/ Frais de déplacement	1 312
/ Charges de désactualisation	785

Dépenses totaux 330 178 \$



Gains

Les gains ont été supérieurs au budget de 5,5 millions de dollars, aucun gain n'ayant été inclus dans le budget, et de 4 millions de dollars par rapport à l'année dernière. Cette augmentation reflète les gains réalisés sur les échanges de carburant et les contrats de change à terme dans le cadre du programme de couverture de la société, principalement en raison de prix du carburant plus élevés que prévu. La société a réalisé des gains importants sur les contrats d'échanges de carburant de mars 2026 à la suite d'une flambée des prix mondiaux des carburants liée au conflit en Iran.

Frais d'exploitation

Salaires et avantages sociaux

Les coûts des salaires et des avantages sociaux ont augmenté de 1,9 million de dollars (1,5 %) par rapport à l'année dernière et de 7,4 millions de dollars (2,9 %) par rapport au budget. L'augmentation en glissement annuel est due aux ajustements au coût de la vie, partiellement compensés par une baisse des équivalents temps plein, principalement liée à l'intégration de l'Ala'suinu et au démarrage retardé du service d'Argentia l'année dernière. La société avait budgétisé des coûts de main-d'œuvre plus élevés liés à des initiatives d'augmentation des capacités. Les coûts réels ont été inférieurs aux coûts budgétisés. Les coûts de formation ont également été inférieurs aux prévisions.

Carburant

Les dépenses en carburant ont atteint 1,3 million de dollars (2,9 %) de plus que

l'année dernière et 0,9 million de dollars (2 %) de plus que le budget. La consommation a été plus élevée cette année car la société a effectué plus de voyages, toutefois les prix du carburant étaient inférieurs à l'année dernière. Le prix du carburant a été plus élevé que budgétisé cette année, cependant la consommation a été inférieure puisque la société a effectué moins de voyages que prévu.

Matériaux, fournitures et services

Le coût des matériaux, fournitures et services a été inférieur de 1,3 million de dollars (3 %) à l'année dernière, tout en étant de 0,4 million de dollars (1 %) plus élevé que le budget. Le coût des services professionnels et informatiques a diminué cette année par rapport à l'année dernière. Le coût des fournitures et services d'exploitation a été supérieur au budget et partiellement compensé par une baisse de coût des services professionnels.

Réparations et entretien

Le coût de réparation et d'entretien a été inférieur de 1,9 million de dollars (15,7 %) à l'année dernière et de 3,1 millions de dollars (23,9 %) à ce qui était prévu au budget. Le coût global de l'entretien de la flotte et des installations à terre a diminué par rapport à l'année dernière. Le coût inférieur du Leif Ericson a été le principal facteur contribuant à cette baisse, car le navire devait être mis hors service au printemps 2026. La société avait prévu dans le budget, en raison de l'âge de la flotte et des pressions inflationnistes sur le marché, une marge de manœuvre qui n'a pas été nécessaire.



Assurance, loyer et services publics

Le coût des assurances, du loyer et des services publics a augmenté de 0,9 million de dollars (9,7 %) par rapport à l'année dernière et de 0,9 million de dollars (10 %) par rapport au budget. Le coût réel des sinistres a été supérieur aux réclamations et été partiellement compensé par une diminution des primes d'assurance par rapport à l'année dernière. L'Atlantic Vision a été assuré pendant une partie de l'année dernière en attendant d'être rendu à son propriétaire à l'expiration du contrat d'affrètement.

Frais de déplacement

Les frais de déplacement ont été inférieurs de 0,8 million de dollars (36,9 %) à ceux de l'année précédente et de 1,7 million de dollars (56,1 %) au budget, en raison des économies réalisées sur les déplacements liés à la formation, l'entreprise ayant réduit ses dépenses globales en matière de formation non réglementaire.

Frais administratifs

Les frais administratifs ont été inférieurs de 1,4 million (37,3 %) de dollars à ceux de l'année dernière et inférieurs de 1,2 million (34,1 %) de dollars au budget. L'année dernière, la société avait délivré des bons de compensation aux passagers affectés par les changements d'horaires résultants des problèmes mécaniques d'Ala'suinu. Des économies ont été réalisées cette année par rapport au budget dans les domaines de la publicité, des conférences, de l'accueil et de la formation.

Coûts d'affrètement

Frais d'affrètement

Les frais d'affrètement ont été inférieurs de 1,9 million de dollars (7,2 %) par rapport à l'année dernière et supérieurs de 0,6 million de dollars par rapport au budget. L'année dernière a été la première année complète d'affrètement de l'Ala'suinu. L'affrètement de l'Atlantic Vision a expiré en mai 2024, il y a donc eu un certain chevauchement. L'écart par rapport au budget s'explique par le fait que les taux de change réels ont été plus élevés que ce qui était prévu dans le budget.

Taxes sur l'importation d'affrètement

Il s'agit des taxes d'importation non remboursables payées dans le cadre du changement de pavillon de l'Ala'suinu en avril 2024, amorties sur la durée de l'accord d'affrètement. La charge constatée pour l'exercice 2025-2026 est de 3,2 millions de dollars.

Pertes

Perte sur la cession d'immobilisations corporelles

Cette année, la société a constaté une perte de 2,1 millions de dollars sur la cession et la dépréciation d'actifs à long terme, contre une perte de 0,5 million de dollars l'année dernière. L'augmentation est principalement liée à des projets relatifs à la flotte.

Avantages sociaux futurs des employés

La société fait appel à un actuaire indépendant pour l'aider à évaluer les avantages sociaux

futurs. Cette année, la société a constaté une dépense de 5,5 millions de dollars, contre un recouvrement de 33,6 millions de dollars l'année dernière. La variation en glissement annuel est principalement due à une fluctuation de 34 millions de dollars dans les mouvements des provisions pour dépréciation (d'une diminution de 21 millions de dollars l'année précédente à une augmentation de 13 millions de dollars pour l'année en cours).

Amortissement

La dépense d'amortissement a été de 1,7 million de dollars (3 %) inférieure l'année dernière et de 0,4 million de dollars (0,7 %) supérieure au budget. Cette diminution est principalement due à des changements dans la durée de vie utile des navires et des projets associés, sur la base des plans révisés de renouvellement de la flotte de la société. Les différences entre l'amortissement budgétisé et l'amortissement réel reflètent l'utilisation d'estimations globales dans la budgétisation par rapport au calcul de l'amortissement réel de l'immobilisation.

Désactualisation

La société a constaté une charge de 0,8 million de dollars cette année, contre 1 million de dollars 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. La diminution reflète l'impact correspondant aux changements dans les durées de vie utile décrites dans la charge d'amortissement.

Financement public

Les recettes de financement public constatées ont augmenté de 23,3 millions de dollars par rapport à l'année dernière. L'augmentation de 17,2 millions de dollars du financement de l'exploitation est principalement due à l'augmentation des achats de stocks de carburant et à la diminution des liquidités reçues des clients en raison des réductions tarifaires. Le financement des immobilisations a augmenté de 6,1 millions de dollars, principalement en raison des améliorations locatives liées à l'Île Rouge.

Dépenses en immobilisations corporelles

En 2025-2026, la société a dépensé 52,8 millions de dollars pour le renouvellement des immobilisations, contre 46,8 millions de dollars l'année dernière. Sur ce montant, 42,9 millions de dollars ont été consacrés à des projets liés à la flotte, contre 31,6 millions de dollars 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'Île Rouge. Un montant supplémentaire de 9,9 millions de dollars 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 15,2 millions de dollars pour l'exercice 2024-2025.



Le trafic et les employés

	2025-26	2024-25	2023-24	2022-23	2021-22
Passagers	381 032	359 320	367 786	360 388	231 298
Véhicules de tourisme	149 154	141 582	145 257	142 645	91 336
Véhicules commerciaux	99 579	96 349	91 088	92 687	90 222
UEA*	579 505	556 222	534 321	538 289	468 157
Nombre de traversées simples	1 775	1 692	1 739	1 750	1 642
Employés (pic d'emploi)	1 404	1 421	1 388	1 283	1 140
Employés (ETP)**	1 127	1 158	1 126	1 082	1 009

* 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).

80 %

Respect des délais

(y compris les retards pour des raisons météorologiques)



1 775

Nombre de traversées

381 032

Passagers

149 154

Véhicules de tourisme

99 579

Véhicules utilitaires

Tableau aperçu de la situation financière

Exercice clos le 31 mars (en milliers)

	2025-26	2024-25	2023-24	2022-23	2021-22
Revenus de transport	121 153 \$	122 941 \$	121 012 \$	119 502 \$	96 182 \$
Intérêts et autres produits	508	704	14 692	421	79
Gains	5 535	1 509	7 729	12 396	8 488
Total des revenus	127 196	125 154	143 433	132 319	104 749
Frais d'exploitation	193 136 \$	195 698 \$	190 823 \$	161 182 \$	142 655 \$
Carburant	46 559	45 248	47 634	51 998	27 448
Coûts d'affrètement	27 616	29 506	19 111	15 744	15 446
Pertes	2 057	474	3 930	1 834	534
Avantages sociaux futurs des employés	5 504	(33 606)	(26 795)	44 373	194
Amortissement/désactualisation	55 306	57 163	62 338	57 579	57 794
Dépenses totales	330 178	294 483	297 041	332 710	244 071
Déficit avant le financement gouvernemental	202 982	169 329	153 608	200 391	139 322
Financement gouvernemental					
Dépenses de fonctionnement	164 628	147 349	128 467	90 948	93 598
Dépenses en capital	52 820	46 761	63 548	40 880	37 905
Excédent (déficit) lié aux activités	14 466 \$	24 781 \$	38 407 \$	(68 563) \$	(7 819) \$





Message du conseil d'administration

Marine Atlantique fournit un service de transport essentiel qui relie Terre-Neuve-et-Labrador au reste du Canada et sert les communautés, les entreprises et les chaînes d'approvisionnement. Au nom du conseil d'administration, nous avons le plaisir de présenter le rapport annuel 2025-2026, qui reflète une année de progrès constants, de gestion disciplinée et d'efforts continus visant la résilience à long terme.

En premier lieu, les membres du conseil souhaitent saluer et remercier Gary O'Brien pour ses services dévoués en tant que président du conseil d'administration, lequel a fini son mandat au cours de ce dernier exercice. Le leadership, l'intégrité et l'engagement de M. O'Brien à l'égard des services publics ont été un atout précieux tout au long d'une période de transition caractérisée par une complexité opérationnelle considérable. Ses contributions ont permis le renforcement des fondements de la gouvernance et de l'orientation stratégique à long terme de Marine Atlantique.

En tant que société d'État fédérale, Marine Atlantique rend compte au gouvernement du Canada; le conseil d'administration accorde beaucoup d'importance à cette relation solide et constructive qui définit le mandat de la société. Au cours de l'année, le gouvernement

du Canada a démontré son engagement continu à offrir un service de traversier accessible et abordable, en fournissant un financement qui a permis à Marine Atlantique de réduire considérablement ses tarifs passagers tout en gelant ses tarifs commerciaux. Cette importante initiative contribue à éliminer les obstacles au commerce interprovincial en réduisant la pression des coûts pour les voyageurs et les entreprises, en favorisant la connectivité régionale et en renforçant le rôle du service de traversier dans le maintien du bien-être économique et social des communautés.

Tout au long de l'année, le conseil d'administration est resté concentré sur sa responsabilité d'assurer une supervision efficace et une orientation stratégique dans un environnement opérationnel exigeant et en constante évolution. L'imprévisibilité croissante du climat, les pressions sur les infrastructures, les défis en matière de main-d'œuvre et l'incertitude économique mondiale continuent d'affecter les services de transport maritime. Dans ce contexte, Marine Atlantique a su faire preuve d'une saine gestion des risques, prendre des décisions prudentes en matière d'investissement et maintenir son engagement pour remplir son mandat.

La fiabilité de la flotte et la résilience des infrastructures sont restées au cœur de ses priorités. Les investissements dans l'entretien des navires, la planification du renouvellement de la flotte et la modernisation des terminaux ont permis à Marine Atlantique d'assurer la sécurité et la fiabilité de ses opérations, tout en consolidant sa position en tant que maillon essentiel du réseau de transport national. Les progrès réalisés au cours de la dernière année sont le résultat d'une approche stratégique à long terme visant à maintenir la capacité et la fiabilité des services.

Le conseil d'administration reconnaît en outre l'importance de la gestion environnementale et d'une saine gestion des actifs. Les avancées constantes de Marine Atlantique en matière de déclaration des gaz à effet de serre, sa participation à des programmes environnementaux de premier plan et ses investissements dans des infrastructures durables témoignent d'un engagement clair à réduire son impact environnemental tout en assurant la continuité de ses activités.

Surtout, le conseil d'administration exprime sa sincère reconnaissance à tous les employés de Marine Atlantique. Le professionnalisme, le dévouement et la capacité d'adaptation dont fait preuve l'ensemble du personnel de l'organisation, tant en mer que sur terre, sont indispensables à la sécurité et à la fiabilité des services de traversier. L'engagement des employés en faveur de la sécurité, du service à la clientèle et de l'amélioration continue reste le principal atout de la société.



Le conseil d'administration remercie le président-directeur général, l'équipe de la direction, les employés, le gouvernement du Canada, ainsi que les clients et les partenaires de Marine Atlantique pour leur soutien et leur collaboration continus. Pour l'avenir, le conseil d'administration misera sur une gouvernance solide, une gestion responsable des ressources publiques et un soutien constant à Marine Atlantique pour l'offre d'un service de traversier sûr, fiable et durable pour les communautés desservies.

Cordialement,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Priddle'.

Craig Priddle

Président du comité de vérification,
au nom du conseil d'administration



Message du président et chef de la direction

Marine Atlantique a pour mission de proposer un service de traversier sûr, respectueux de l'environnement et de qualité. Ainsi, la société joue un rôle essentiel en reliant les personnes et les communautés et en assurant le mouvement des marchandises. L'exercice 2025-2026 a été marqué par des progrès significatifs, des réalisations opérationnelles et des investissements continus, tant pour notre personnel que pour nos actifs. Des étapes importantes vers une stabilité à long terme ont ainsi été franchies au cours de cette année.

Avant de décrire les réalisations notables cette dernière année, je voudrais saluer et remercier monsieur Gary O'Brien, dont le mandat de président du conseil d'administration a pris fin au cours de l'exercice. Le leadership indéniable de M. O'Brien, sa perspicacité et ses conseils avisés ont été d'une valeur inestimable pour moi-même et pour l'équipe de direction. Son engagement à l'égard du mandat de Marine Atlantique et des personnes qui assurent ce service essentiel a aidé l'organisation à traverser une période de transition et de changement.

Le renforcement de la fiabilité et des capacités de la flotte ont été notre priorité tout au long de l'année. L'intégration progressive du

Ala'suinu nous a permis d'offrir un service plus flexible et d'améliorer l'expérience des clients, alors que l'entretien planifié et les travaux de remise en état de l'ensemble de la flotte visaient à améliorer la sécurité et l'état de préparation opérationnelle dans un contexte d'exploitation exigeant, et ce, tout au long de l'année. Dans le même temps, les travaux de planification du renouvellement de la flotte ont progressé, notamment les préparatifs pour l'introduction de l'Île Rouge, un navire affrété, au sein de la flotte.

Les infrastructures du littoral ont fait l'objet d'une attention particulière. La réfection ciblée des terminaux et des systèmes d'alimentation en carburant ont permis d'améliorer la sécurité et l'efficacité, garantissant que les installations essentielles soient adaptées aux conditions d'exploitation qui sont de plus en plus complexes en raison des changements climatiques et du vieillissement des actifs. Un plan pluriannuel d'amélioration des infrastructures côtières devrait être lancé au cours du prochain exercice.

Rien de tout cela ne serait possible sans nos employés. Je tiens à remercier sincèrement le personnel de Marine Atlantique pour le professionnalisme et le dévouement dont il a fait preuve tout au long de l'année.

Nous avons aussi amélioré l'expérience client et l'accessibilité de nos services grâce au lancement des applications mobiles de Marine Atlantique, aux réductions historiques appliquées à nos tarifs passagers et à la prolongation de notre service saisonnier de traversier reliant Argentia à North Sydney.

Ces efforts répondent directement aux priorités du gouvernement du Canada en matière d'accessibilité financière, de connectivité interprovinciale et d'intégrité de la chaîne d'approvisionnement. Assurant l'unique service de traversier reliant Terre-Neuve-et-Labrador au reste du Canada tout au long de l'année, Marine Atlantique joue un rôle essentiel dans le déplacement des personnes, la promotion de l'activité économique, le soutien aux communautés et la circulation continue des biens et services essentiels. La société s'attache également à mettre en œuvre des propositions de réduction des dépenses approuvées, selon les besoins, afin de réduire le coût global de ses opérations.

La gestion environnementale est toujours une priorité centrale, avec la poursuite de l'inventaire des gaz à effet de serre (GES), la participation au programme de l'Alliance verte et l'obtention de la certification LEED Gold pour le bâtiment administratif de Port aux Basques. Ces efforts sont déployés en faveur de notre engagement pour le développement durable et les opérations responsables.



Je remercie les membres du conseil d'administration pour leurs conseils et leur soutien, le gouvernement du Canada pour son partenariat renouvelé, ainsi que nos clients et partenaires communautaires pour leur confiance et leur fidélité. En envisageant le futur, Marine Atlantique garde le cap pour offrir un service de traversier sûr, fiable et moderne, qui continuera de s'adapter, de s'améliorer et de servir au mieux sa clientèle.

Cordialement,

Murray Hupman

Président et chef de la direction

/ Profil de la société

Marine Atlantique est une société d'État fédérale dont le mandat est de fournir l'unique service de traversier quotidien reliant la partie insulaire de la province de Terre-Neuve-et-Labrador à la province de Nouvelle-Écosse, et ce, tout au long de l'année. Ce service constitue une liaison de transport vitale pour les passagers et les marchandises.

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 comme des motorisés, des autobus, des motocyclettes, des bicyclettes et des véhicules tout-terrain.

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

Faisant partie du réseau national de transport, Marine Atlantique offre un service de traversier quotidien assurant la circulation des marchandises qui entrent et sortent de

la province de Terre-Neuve-et-Labrador 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'une importance vitale, notamment des denrées périssables et des fournitures médicales, sont transportés tous les jours en raison des spécificités 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 transporteur de personnes essentiel. 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.

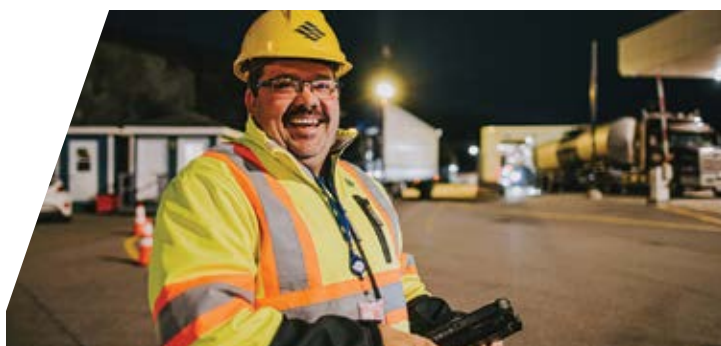
Pour remplir son mandat, la société exploite une flotte de quatre traversiers de cote glace (navires dotés de renforcements et de caractéristiques supplémentaires permettant la navigation sur glace de mer) : le *Blue Puttees*, le *Highlanders*, l'*Ala'suinu*, et le *Leif Ericson*.

Notre vision

Un réseau de transport essentiel et évolutif auquel les gens font confiance.

Notre mission

Offrir un service de traversier sûr, écologique et de qualité de manière fiable, courtoise et économique entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse



Nos valeurs

/ Sécurité

La protection des gens, de la propriété et de l'environnement constitue notre priorité absolue.

/ Travail d'équipe

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

/ Intégrité

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

/ Diversité

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

/ Engagement

Nous sommes responsables de notre rendement et nous respectons nos engagements

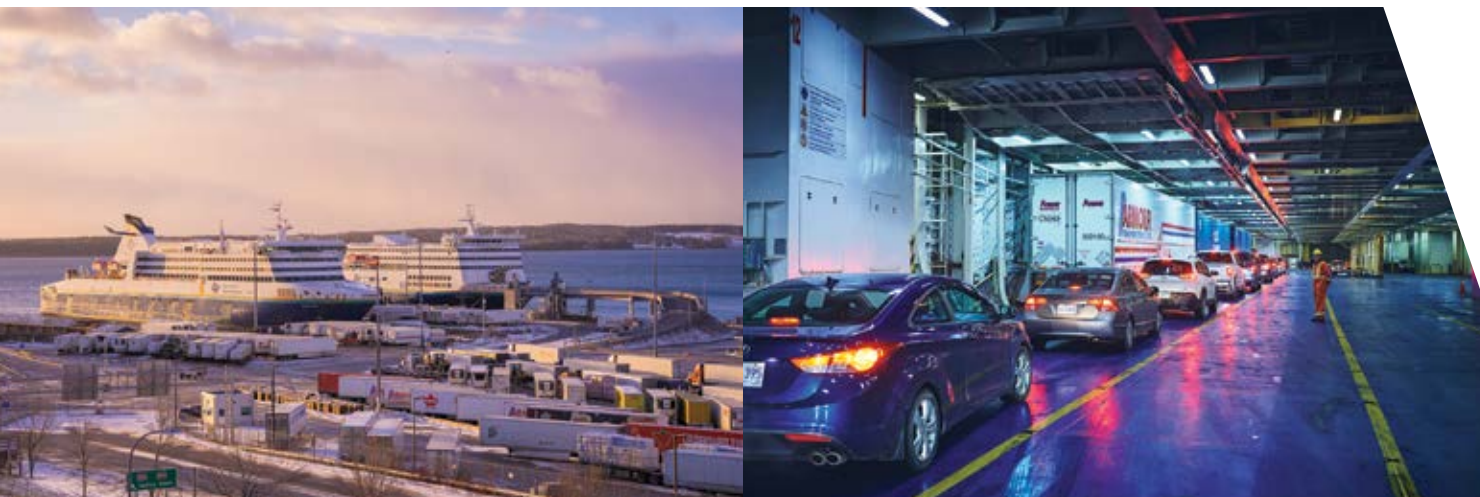
/ Excellence

Nous sommes fiers de fournir les meilleurs services possibles.



Lorsque Terre-Neuve a été annexée au Canada en 1949, le service de traversier entre la province de Terre-Neuve-et-Labrador et le continent s'est vu accorder un statut constitutionnel spécial en vertu du paragraphe 32(1) des Conditions de l'Union (*The Newfoundland Act, 1949*).





Environnement d'exploitation

Marine Atlantique exerce ses activités dans un environnement de transport maritime complexe et exigeant, fournissant un service essentiel tout au long de l'année pour relier Terre-Neuve-et-Labrador au reste du Canada. Nos activités sont façonnées par les réalités géographiques, les modèles de voyage saisonniers et le rôle essentiel du service de traversier dans le soutien aux communautés, au tourisme et aux chaînes d'approvisionnement dans toute la région. Offrir un service sûr et fiable dans ce contexte requiert une planification minutieuse, des équipes expérimentées et une infrastructure solide.

Le golfe du Saint-Laurent est régulièrement soumis à des vents violents, à de fortes vagues et à la présence de glaces. Par ailleurs, les changements climatiques contribuent à l'avènement de tempêtes de plus en plus extrêmes. Ces conditions ont un impact négatif sur la planification des traversées et entraînent des délais de récupération de plus en plus longs. En outre, la demande soutenue en saison exerce une certaine pression sur les capacités de la flotte et l'infrastructure des terminaux. Marine Atlantique s'emploie activement à relever ces défis grâce à une planification opérationnelle efficace, à un entretien continu de la flotte, à des investissements dans les infrastructures et à une coordination étroite entre les équipages des navires et les équipes basées à terre.

La société continue également à faire face aux réalités du vieillissement des navires et des actifs à terre en faisant progresser la planification à long terme de leur renouvellement et de leur modernisation. Les pressions subies sur le marché du travail pour l'ensemble du secteur maritime, de même que l'importance de maintenir un service abordable pour les passagers et les utilisateurs commerciaux démontrent encore davantage la nécessité des investissements prudents et de la stabilité opérationnelle.

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 grands semi-remorques ou des passagers cyclistes, l'organisation est déterminée à offrir à tous une expérience de voyage sûre, fiable et de qualité.

Flotte actuelle de navires



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 qui intègre les dernières normes canadiennes en matière d'accessibilité et offre une variété de commodités pour répondre aux besoins des clients, comme des compartiments de transport et des cabines destinées les passagers (dont certaines sont adaptées aux animaux de compagnie), des options de restauration, des salons, une aire de jeux pour les 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, a été ajouté à la flotte de Marine Atlantique en 2011. D'une longueur d'environ 200 mètres, ce navire offre variété de cabines (y compris des cabines adaptées aux animaux de compagnie), 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.





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 (y compris des cabines adaptées aux animaux de compagnie), de places assises, de chenils, 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

Ajouté à la flotte de Marine Atlantique en 2001, le *Leif Ericson* est le principal navire à vocation commerciale de la société qui assure le service Port aux Basques – North Sydney. Nommé en commémoration du 1 000^e anniversaire de l'arrivée de l'explorateur norvégien Leif Ericson à Terre-Neuve, ce navire offre une variété de commodités, notamment des cabines pour les passagers (y compris des cabines adaptées aux animaux de compagnie), des places assises et des services de restauration. Il est surtout conçu pour répondre aux besoins de transport des clients commerciaux.



Normes et réglementations en matière de sécurité

Les navires de Marine Atlantique sont entretenus selon des règlements et des normes de sécurité strictes. Les navires doivent respecter les codes et règlements de sécurité maritime de Transports Canada et sont inspectés par les agents de Sécurité maritime de Transports Canada et Det Norske Veritas, une société de classification de renommée mondiale, afin que leur conformité soit garantie. Le système de gestion de la sécurité fait l'objet d'une vérification indépendante par la société de classification Lloyd's Register, qui s'assure de sa conformité aux exigences du Code international de gestion de la sécurité pour l'exploitation sécuritaire des navires et la prévention de la pollution. L'exploitation des navires de Marine Atlantique est régie par plusieurs lois et règlements, notamment le *Code canadien du travail*, la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et son règlement, le Code maritime international des marchandises dangereuses, la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et son règlement, la *Loi sur la marine marchande du Canada* et son règlement, la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs et le Règlement sur les zones de contrôle des émissions de soufre.

Renouvellement de la flotte et renforcement des capacités – Un navire affrété pour Marine Atlantique

Fidèle à son engagement à long terme pour le renforcement de la capacité de sa flotte et de la fiabilité de ses services, Marine Atlantique travaille à l'intégration d'un autre navire de cote glace dans ses opérations. Le nom du navire, *Île Rouge*, fait référence à l'histoire et aux profondes racines françaises de Terre-Neuve-et-Labrador et rend hommage à la communauté francophone de la province.

Le navire s'ajoute à la flotte dans le cadre d'un accord d'affrètement de cinq ans, augmentant ainsi les capacités de transport de passagers et de véhicules commerciaux. Le navire est équipé de trois propulseurs d'étrave et d'un propulseur de poupe; il a été conçu pour fonctionner de manière fiable dans les glaces et les conditions météorologiques difficiles. Les aménagements à bord comprennent des cabines confortables (y compris des cabines adaptées aux animaux de compagnie), des chenils, des zones de restauration et des sièges passagers spacieux, en conformité avec les services que notre flotte existante.

Activités de conversion et d'intégration

À la fin de l'année, un ensemble complet de modifications techniques, réglementaires et opérationnelles était en cours pour permettre l'introduction de l'*Île Rouge* dans la flotte de service de Marine Atlantique. Ces activités incluent : la conception et l'installation de rampes d'accès à l'avant et à l'arrière, modifiées de façon à s'adapter à l'infrastructure de notre rampe à terre; la modification des rampes internes; l'installation de bollards permettant l'utilisation des systèmes d'amarrage automatique à quai; la modernisation des systèmes de propulsion et des propulseurs; la conversion des moteurs principaux pour permettre la consommation de diesel marin à 100 %; l'amélioration des aménagements d'accessibilité; la modernisation des systèmes électriques et informatiques à bord.

État de préparation et calendrier

La planification des activités de dotation, de formation et de familiarisation est en cours afin d'assurer une mise en service sûre et efficace. La mise en service du navire affrété est prévue pour la fin du printemps, celui-ci devant arriver au Canada en juin. Après la phase finale d'intégration et les activités de préparation, le navire entrera en service.



- **L'Île Rouge est une petite île située près de la péninsule de Port au Port; elle est étroitement liée à l'histoire de la pêche à la morue pratiquée par les Français le long de la Côte française de Terre-Neuve entre 1714 et 1904.**
- **Nom choisi après consultation et dialogue avec la communauté francophone.**
- **Reconnaissance de l'importance culturelle et historique de la communauté francophone et acadienne de Terre-Neuve-et-Labrador.**



Maintien d'une flotte fiable

Le service de traversier de Marine Atlantique doit continuer d'opérer selon ses capacités tout au long de l'année, dans un contexte où la demande est élevée, ce qui fait de la fiabilité de la flotte une priorité opérationnelle absolue. Le fait d'assurer quotidiennement la liaison entre deux provinces fait en sorte que les navires sont en service des milliers d'heures par an. Pour soutenir ce rythme, la société planifie soigneusement les activités de maintenance, de manière à réduire le risque d'interruptions dues aux bris mécaniques et à répondre à une demande élevée tout au long de l'année.

En dehors de la haute saison estivale de transport de passagers, durant laquelle tous les navires sont en service, les périodes de travail planifiées offrent des occasions idéales de réaliser des travaux d'entretien préventif et des projets de remise en état plus importants. Ces fenêtres temporelles permettent aux équipes de répondre aux exigences réglementaires, d'entreprendre des révisions mécaniques et d'investir dans la fiabilité à long terme de l'ensemble de la flotte.

Au cours de la dernière année, le navire à moteur *Highlanders* est sorti d'une longue période de cale sèche et de travaux planifiés axés sur la conformité réglementaire et les systèmes mécaniques essentiels. Les travaux comprenaient en outre une révision à quai de 72 000 heures des deux moteurs principaux, une révision complète des deux moteurs

auxiliaires, ainsi que des améliorations du système de contrôle du moteur principal, des systèmes hydrauliques, des systèmes de contrôle, de l'équipement de communication et des dispositifs de sauvetage.

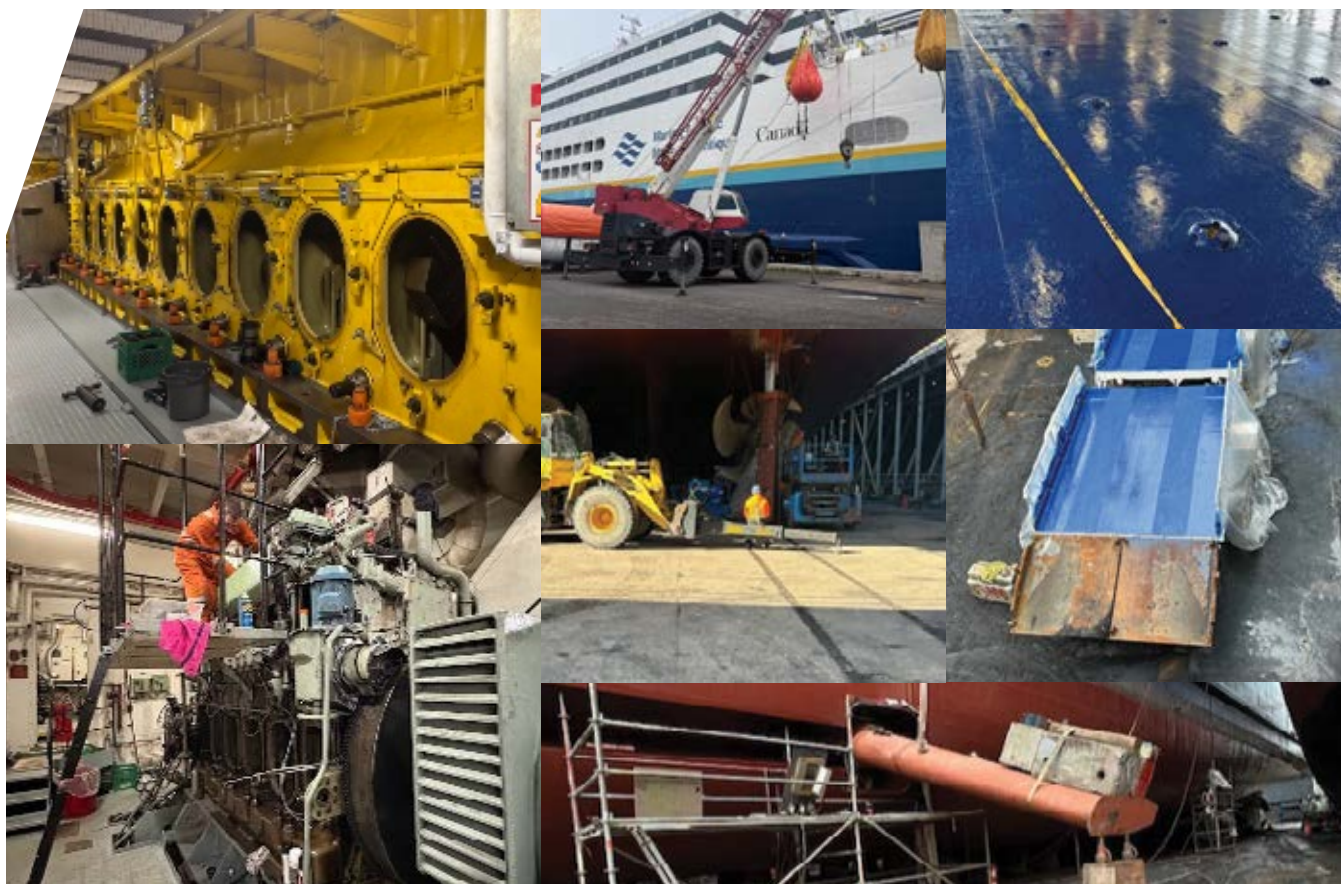
L'*Ala'suinu* est entré en phase de travaux planifiés, lesquelles ont été stratégiquement prévues autour du démarrage du service d'Argentia. Les activités de maintenance étaient surtout axées sur le traitement des éléments de garantie préalablement ciblés et sur l'achèvement des travaux qui ne pouvaient pas être réalisés pendant que le navire était en service. Une période de maintenance préventive additionnelle a été planifiée pour assurer que le navire soit parfaitement préparé pour la saison estivale de pointe 2026-2027, dont le programme d'exploitation sera exigeant.

Des activités de maintenance préventive ont été réalisées sur le navire à moteur *Blue Puttees*, en préparation de sa mise en cale sèche programmée au cours de la 20^e année du navire, qui est une étape importante. Ces efforts découlent des investissements majeurs réalisés ces dernières années et appuient la fonction du navire qui est un atout clé de la flotte.

Étant le plus ancien navire de la flotte, le *Leif Ericson* a fait l'objet d'importants travaux de maintenance pendant une période de travail planifiée d'un mois, après la fin de la saison 2025-2026 des traversées vers Argentia. Les travaux comprenaient entre autres la révision des moteurs principaux

et des générateurs auxiliaires, l'installation d'un générateur auxiliaire supplémentaire remis à neuf, la réparation des composants du stabilisateur, ainsi que la révision et l'inspection de la chaudière. Des mesures ultrasoniques détaillées de l'épaisseur de la coque et de la superstructure du navire ont également été réalisées, afin de vérifier si l'épaisseur de l'acier répondrait aux exigences de renouvellement de la classe au printemps 2026-2027.

L'ensemble de ces projets représente un investissement important dans la sécurité, la fiabilité et la durabilité à long terme de la flotte. Grâce à un programme d'entretien préventif rigoureux et au dévouement des équipages et des équipes techniques de Marine Atlantique, la société veille à ce que ses navires soient toujours prêts pour répondre aux besoins de sa clientèle et pour offrir un service de traversier sûr et fiable tout au long de l'année.



Les investissements dans la flotte de Marine Atlantique s'inscrivent dans un effort plus vaste pour réduire les risques opérationnels, améliorer la fiabilité des services et faire en sorte que Marine Atlantique puisse continuer à s'acquitter de son mandat constitutionnel, même dans un environnement opérationnel de plus en plus complexe.





Les améliorations des infrastructures en un coup d'œil

Afin de garantir la sécurité et la fiabilité des opérations, Marine Atlantique a procédé à plusieurs mises à niveau ciblées des infrastructures dans l'ensemble de son réseau de terminaux au cours de l'année. Entre autres, on a remplacé un transformateur sur le site du terminal de North Sydney, modernisé les systèmes de chauffage du bâtiment d'entretien et d'entreposage de Port aux Basques, et amélioré l'infrastructure de surveillance du système de carburant et d'extinction des incendies.

D'autres améliorations, notamment l'amélioration des contrôles de régulation de l'accès au terminal d'Argentia et la modernisation de l'extérieur du centre d'entreposage des radeaux de sauvetage, contribuent à rationaliser les opérations, à réduire les risques et à garantir que les installations essentielles soient adaptées à un environnement marin exigeant. Les améliorations ciblées des infrastructures sont classées par ordre de priorité en fonction des risques et de l'importance opérationnelle, ce qui garantit que les installations essentielles restent fiables dans des conditions environnementales et opérationnelles difficiles.



Un regard vers l'avenir

Au cours de l'année à venir, Marine Atlantique continuera de se préparer à l'arrivée de l'*Île Rouge*, d'avancer la planification du renouvellement et de renforcer les programmes de maintenance pour améliorer les capacités, la fiabilité et la durabilité à long terme de sa flotte.

Politique d'achat auprès de fournisseurs canadiens

Marine Atlantique soutient l'objectif du gouvernement du Canada visant à renforcer l'économie canadienne en privilégiant les fournisseurs canadiens et s'appuie déjà largement sur des fournisseurs nationaux dans l'ensemble de ses activités.

Marine Atlantique continuera à privilégier les fournisseurs canadiens dans la mesure du possible, tout en recourant aux dérogations approuvées à la politique lorsque cela s'avère nécessaire pour gérer les coûts, les délais, la conformité réglementaire et les risques opérationnels.

/ Gestion environnementale

La gestion environnementale demeure un pilier essentiel de l'engagement de Marine Atlantique à fournir un service de traversier sûr, fiable et durable dans le Canada atlantique.

Alors que les changements climatiques continuent d'affecter les schémas météorologiques, les écosystèmes marins et les infrastructures, nous constatons de première main les impacts opérationnels induits par les tempêtes plus fréquentes et plus intenses, la montée du niveau de la mer et l'évolution des conditions environnementales. En réponse, la société continue de prendre des mesures concrètes et mesurables pour réduire ses émissions de GES, protéger l'environnement marin et optimiser la gouvernance environnementale dans l'ensemble de ses activités.

En poursuivant la mise en œuvre de sa stratégie visant la carboneutralité d'ici 2050, en améliorant son système de gestion environnementale et en participant activement à des programmes innovants comme l'Alliance verte, Marine Atlantique intègre le développement durable à la prise de décision, et ce, à tous les niveaux. Qu'il s'agisse de l'exploitation des navires, du suivi des émissions de GES de la flotte, de la création

d'infrastructures durables, de l'engagement communautaire ou de la protection de la biodiversité, nos initiatives environnementales sont pensées pour favoriser l'exploitation à long terme de nos infrastructures tout en minimisant notre empreinte environnementale, au bénéfice des générations futures.



Opérations et gouvernance durable

Marine Atlantique continue son travail de collaboration pour intégrer les exigences de performance environnementale dans ses processus d'approvisionnement, ses projets d'investissement et ses contrats de service, tout en rehaussant ses normes de responsabilité et en favorisant des pratiques applicables à une chaîne d'approvisionnement durable.

La société continue aussi d'établir des statistiques mensuelles complètes sur les émissions de GES relatives aux opérations à bord des navires et à terre, tout en avançant



un projet de plan de décarbonisation et de durabilité. Ce travail fait partie du plan pour la réduction des émissions, l'amélioration des activités de rapports et la conformité avec l'engagement de Marine Atlantique à atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

Marine Atlantique poursuit activement sa participation au programme de l'Alliance verte, en représentant la société au sein du comité consultatif de l'Atlantique Nord, du comité technique des propriétaires de navires et d'installations portuaires et du Ferry forum. Cet engagement promeut une amélioration continue et un rapprochement avec les meilleures pratiques de l'industrie. La société participe également aux réunions et aux initiatives communautaires dans le cadre de la stratégie pour un gouvernement vert.

Protection de l'environnement et conformité

Des progrès significatifs ont été réalisés cette année quant au renforcement de la protection de l'environnement et au respect de la réglementation. L'exercice annuel d'application du plan d'urgence contre la pollution par hydrocarbures (PUPH) pour Port aux Basques s'est achevé avec succès en octobre, avec le déploiement d'un barrage. L'exercice a permis de conclure que toutes les exigences réglementaires étaient respectées. Un deuxième exercice de déploiement de barrage a également été mené avec succès à North Sydney en novembre, améliorant encore notre état de préparation aux situations d'urgence dans l'ensemble de nos terminaux.

Des évaluations de la qualité de l'air ont été réalisées aux guichets d'Argentia et dans l'ensemble de la flotte de navires, et aucun problème n'a été relevé. En outre, le processus de vérification du plan de gestion des citernes n'a permis de faire aucune constatation, ce qui prouve que les normes de contrôle environnemental sont bien respectées.

Des mises à jour ont également été apportées au programme sur l'eau potable, qui a maintenant été mis en œuvre avec les révisions proposées pour assurer une protection continue de la santé publique et de l'intégrité de l'environnement.



Engagement communautaire et biodiversité

Marine Atlantique continue d'étendre ses initiatives d'engagement communautaire basées sur l'environnement afin de promouvoir la sensibilisation et l'éducation à l'environnement. Ces efforts contribuent à faire comprendre aux générations futures les principes de la gestion des ressources marines et de la durabilité.

La société reste aussi un contributeur actif du Réseau d'observation des mammifères marins (ROMM). Depuis 2019,

les équipages des navires ont signalé de manière proactive leurs observations de mammifères marins, fournissant ainsi des précieuses données sur la répartition et l'abondance des espèces. Ces informations contribuent à de plus larges efforts de recherche scientifique et de conservation et réaffirment le rôle de Marine Atlantique pour la protection de la biodiversité marine dans l'ensemble de ses zones d'exploitation.

Inventaire des gaz à effet de serre et risques liés au climat

Dans le cadre de sa stratégie de carboneutralité d'ici 2050, Marine Atlantique continue de publier un inventaire de référence des gaz à effet de serre et sa Feuille de route vers la carboneutralité. Ces documents mettent 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 gestion environnemental effectue une surveillance et fournit 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. Les évaluations en cours portent sur la consommation de carburant des navires, les flottes de véhicules légers et lourds et les périodes de marche au ralenti, la consommation de propane, les systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation, les systèmes d'extinction des incendies et

la consommation d'électricité dans toutes les propriétés de Marine Atlantique.

Notre Rapport 2025-2026 sur les possibilités et les risques liés aux changements climatiques figure à l'annexe 1 du présent rapport annuel.

Système de gestion environnementale (SGE)

Le système de gestion environnementale (SGE) de Marine Atlantique fournit un cadre structuré pour améliorer les performances environnementales et minimiser les impacts des opérations à terre et à bord des navires. Le SGE décrit nos politiques environnementales, nos objectifs, les rôles et responsabilités de chacun, la formation offerte, les processus d'inspection et de gestion des dossiers, ainsi que nos obligations de conformité. Il est revu et mis à jour chaque année afin d'en garantir la pertinence et l'efficacité.

Les éléments essentiels de notre politique de gestion environnementale comprennent une approche proactive de la protection de l'environnement, le respect de la réglementation, la formation du personnel, des audits réguliers, la participation à des programmes environnementaux et la promotion de la durabilité dans les domaines de l'énergie, des matériaux et des services.





Programme de l'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, les navires et les terminaux de Marine Atlantique sont évalués en fonction de critères de performance établis dans plusieurs catégories environnementales, ce qui favorise l'amélioration continue et la transparence.

Un avenir plus vert : Bâtiment administratif de Port aux Basques certifié LEED

Marine Atlantique est fière que son nouveau bâtiment administratif de Port aux Basques ait obtenu la certification LEED Gold, une étape importante qui reflète l'engagement de la société en matière de durabilité, de bien-être des employés et de leadership environnemental.

Le bâtiment a été conçu pour encourager le transport durable en améliorant l'accès destiné aux piétons, les installations pour les cyclistes et les bornes de recharge pour les véhicules électriques. À l'intérieur, des matériaux à faibles émissions, une meilleure qualité d'air, un éclairage naturel et des systèmes d'éclairage et de température contrôlés par l'utilisateur contribuent à créer un milieu de travail sain,

inclusif et confortable. Des toilettes non genrées, des salles de repos et un mobilier ergonomique favorisent l'accessibilité et le bien-être des employés, avec des thèmes autochtones clairement présents.

Le site environnant a été créé dans un esprit de durabilité grâce à des espaces verts ouverts, à des aménagements paysagers adaptés au climat, à une consommation d'eau réduite et à des mesures d'efficacité énergétique. Avec des réductions significatives de la consommation d'énergie et d'eau, un détournement important des déchets de construction et l'intégration d'énergies renouvelables, cette installation certifiée LEED est un exemple tangible des valeurs environnementales de Marine Atlantique mises en action.



Un regard vers l'avenir

Les travaux se poursuivront pour faire progresser les engagements de Marine Atlantique en matière de carboneutralité d'ici 2050, pour améliorer son niveau de résilience climatique et pour intégrer les considérations de durabilité dans les processus décisionnels en matière d'exploitation et d'investissement.





Protéger les personnes. Renforcer les systèmes. Favoriser le bien-être.

La santé, la sécurité et le bien-être de nos employés, de nos passagers et de nos partenaires restent au cœur de nos activités. Dans l'ensemble de notre flotte, de nos terminaux et de nos bureaux, nous adoptons une approche proactive et intégrée qui reconnaît que la sécurité est un engagement à la fois physique et psychologique.

Cette année, nous avons poursuivi nos efforts pour améliorer nos systèmes, rehausser notre leadership et promouvoir notre culture grâce à des investissements ciblés pour le bien-être des employés, la cybersécurité, la gestion des limitations fonctionnelles et la conformité réglementaire. Qu'il s'agisse de lancer de nouveaux outils numériques en faveur de la santé mentale et physique, d'améliorer la cyberprotection ou de soutenir le leadership en matière de sécurité à tous les niveaux, nous continuons à mettre l'accent sur la prévention, la préparation et l'amélioration continue. Ensemble, ces initiatives contribuent à nous assurer un milieu de travail sûr, respectueux et résilient, aujourd'hui et pour l'avenir.

Leadership et performance en matière de santé et de sécurité

La société a fait preuve d'un haut niveau de maturité en matière de sécurité grâce à une supervision solide de la part des dirigeants, à une gestion proactive des risques et à un engagement continu dans les opérations, que ce soit à terre ou sur les navires. Des vérifications internes et externes, réalisées chaque année, ont confirmé l'efficacité de notre système de gestion de la sécurité. Les incidents préoccupants ont fait l'objet d'enquêtes approfondies à l'aide d'outils perfectionnés permettant d'en analyser les racines profondes, et la communication d'alertes de sécurité a permis d'éviter toute récurrence.



Déploiement des dispositifs d'évacuation en mer

Dans le cadre de notre programme de sécurité permanent, nos équipages s'entraînent au déploiement des dispositifs d'évacuation en mer (DEM) de chacun des navires. Ces déploiements ont lieu selon un cycle prédéfini afin de garantir la conformité totale des dispositifs avec les exigences de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), et de confirmer l'état de préparation du système grâce à une vérification pratique.

Systèmes de sécurité, formation et amélioration continue

Marine Atlantique a continué à améliorer ses systèmes de sécurité et ses capacités de leadership grâce à un programme complet de formation sur la santé et la sécurité destiné aux superviseurs, lequel a été élaboré en collaboration avec l'équipe des opérations de la flotte et l'équipe des opérations à terre. Des groupes de travail interfonctionnels ont fait progresser certaines initiatives clés, notamment l'amélioration des procédures d'amarrage, la gestion des espaces clos, les programmes de verrouillage et d'étiquetage

et la mise en œuvre d'un processus formel de gestion du changement. Ces efforts renforcent les niveaux de cohérence, de responsabilité et de contrôle des risques dans des environnements opérationnels divers.

Santé et sécurité psychologiques

La santé et la sécurité psychologiques demeurent des priorités essentielles. Grâce à nos initiatives en matière de bien-être, à la formation de nos dirigeants et à l'accès à des ressources et à du soutien professionnel, nous nous efforçons de réduire la stigmatisation et de favoriser



le bien-être psychologique des employés. Des programmes comme l'éducation au bien-être, les initiatives ergonomiques et les interventions précoces permettent de limiter les risques psychologiques et physiques, en reconnaissant le lien étroit qui existe entre la santé mentale, la sécurité et les performances globales.

Prévention et formation en matière de harcèlement et de violence en milieu de travail

Conformément aux exigences législatives, des évaluations des risques de harcèlement et de violence au travail ont été réalisées dans l'ensemble de l'organisation au cours de l'année. Ces évaluations ont permis de cerner les principaux secteurs de risque; après quoi, un processus d'élaboration de stratégies d'atténuation a été mis en œuvre en collaboration avec les employés, les responsables et les comités de santé et de sécurité au travail. L'application de ces stratégies est prévue pour l'année à venir, afin d'appuyer l'engagement de l'organisation en faveur de la prévention, de la préparation et de la création d'un milieu de travail respectueux.

Plusieurs projets de formation ciblés ont été mis en place pour favoriser la sécurité psychologique et améliorer l'état de préparation de l'organisation. Un module d'apprentissage en ligne sur la violence et le harcèlement a été mis à la disposition des employés et a suscité une forte participation dans l'ensemble de l'organisation. En outre,

les cadres et les superviseurs ont participé à une formation dispensée par un organisme externe et qui portait principalement sur la conjonction entre le harcèlement au travail et la gestion des performances. Des efforts considérables ont aussi été déployés pour le renforcement des capacités, notamment une formation sur les premiers soins en santé mentale, qui a été offerte aux employés, et une formation sur l'intervention non violente en cas de crise, qui a été offerte tant aux employés qu'aux superviseurs. Ces initiatives visaient à rehausser la confiance et la capacité des participants à agir lors de situations difficiles ou de crise. D'autres séances de formation sont prévues pour continuer à sensibiliser le personnel et pour développer ses compétences.



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 :

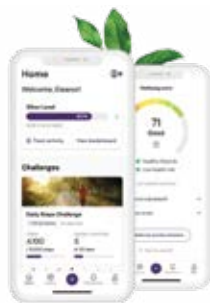
- 1. Prévention des incidents**
- 2. Intervention efficace en cas d'incident**
- 3. Ressources pour les employés victimes de harcèlement ou de violence.**

Gestion des limitations fonctionnelles et adaptation du lieu de travail

Une nouvelle plateforme de gestion des limitations fonctionnelles et d'aménagement du lieu de travail a été mise en place au cours de l'année afin de moderniser les solutions prévues en cas de limitations fonctionnelles, les mesures de santé au travail et les demandes d'adaptation du lieu de travail. Ce système unifié simplifie l'établissement de rapports, améliore la visibilité du flux de travail et renforce la cohérence au sein de l'organisation. Les dirigeants et les employés bénéficient désormais de processus plus clairs, de notifications automatisées, d'une accessibilité mobile et d'un meilleur suivi, ce qui favorise des mesures d'adaptation opportunes, respectueuses et efficaces.

Application santé et bien-être

Au cours de l'année, une nouvelle application sur la santé et le bien-être a été lancée, permettant l'accès à une plateforme numérique complète conçue pour favoriser le bien-être physique, mental et émotionnel des employés. L'application rassemble en un seul endroit accessible des informations personnalisées sur la santé, un outil de suivi de l'activité, du contenu sur le bien-être élaboré par des experts et des défis



lancés par des membres de la communauté. L'application mise sur des outils simples et des défis conviviaux pour encourager de saines habitudes et unir les employés. Ce programme sera également appuyé par les ambassadeurs du bien-être des employés, qui contribueront à mobiliser les gens et à instaurer une culture du bien-être sur les lieux de travail.

Programme d'aide aux employés et à leurs familles (PAEF)

Le programme d'aide aux employés et à leurs familles permet à ces derniers d'accéder à un service d'aide confidentiel accessible en tout temps (24 heures par jour, tous les jours) pour les soutenir en matière de bien-être psychologique, physique, social et financier. Le programme offre des conseils professionnels, des avis d'experts, des ressources autodirigées et des références sur un large éventail de sujets liés à la vie et au travail. Le PAEF reste un pilier important de notre engagement en faveur du bien-être des employés et de leur indépendance personnelle.



Semaine « Bien bouger, bien travailler » (21 au 27 septembre 2025)

La semaine « Move Well Work Well » (Bien bouger, bien travailler) est une initiative annuelle de WorkplaceNL qui promeut la prévention des blessures musculo-squelettiques. En collaboration avec WorkplaceNL, nous organisons une série de webinaires éducatifs et d'activités sur le lieu de travail pour sensibiliser les gens, faire connaître des stratégies de prévention pratiques et encourager des pratiques professionnelles plus saines.

Préparation en matière de sécurité et conformité réglementaire

La sécurité reste une priorité essentielle pour Marine Atlantique. Cette année, nous avons renforcé notre niveau de conformité réglementaire en améliorant nos mesures de contrôle dans les terminaux, en actualisant les plans de sécurité des navires et des terminaux et en signant un nouveau contrat de services de sécurité pluriannuel. Notre collaboration permanente avec les équipes internes et les agences externes, combinée à une formation ciblée et à des exercices d'urgence fréquents, sont autant d'étapes qui améliorent notre niveau de préparation.

Protection et cybersécurité

La cybersécurité est de plus en plus reconnue comme un enjeu opérationnel dans le secteur maritime. En réponse aux nouvelles exigences internationales, nous avons mené à bien un projet majeur d'amélioration de la cybersécurité en obtenant la certification DNV Cyber Secure Essential+. Notre système de gestion de la cybersécurité, qui établit des politiques claires, des mesures de protection et des plans d'amélioration continue, est au cœur de ce travail. En partenariat avec le Marine Institute, nous avons également mené des exercices réalistes de cybersécurité à l'aide de simulateurs de pont, améliorant les connaissances et l'adaptabilité de l'équipage, tout en promouvant des pratiques de navigation sûres en cas de cyberattaque ou de perturbation semblable. La cybersécurité est traitée comme une question de sécurité opérationnelle, avec des améliorations visant à réduire les risques, à protéger les systèmes essentiels et à assurer la continuité du service.

Un regard vers l'avenir

Au cours de l'année à venir, Marine Atlantique poursuivra sa progression et ses efforts pour renforcer la santé, la sécurité et le bien-être des employés dans l'ensemble de l'organisation. Ses efforts seront axés sur la poursuite de l'intégration d'un leadership fort en matière de sécurité, sur l'avancement de systèmes fondés sur la prévention et sur le soutien de la santé physique et psychologique grâce à la formation, les outils numériques et les ressources accessibles.

Alors que les risques relatifs aux opérations, à la sécurité et à la cybernétique continuent d'évoluer, la société maintiendra une approche proactive et intégrée selon laquelle la sécurité et le bien être sont des éléments fondamentaux de nos opérations. Guidée par une volonté d'amélioration continue et de conformité réglementaire, et par un engagement en faveur d'un milieu de travail respectueux et inclusif, Marine Atlantique continuera de protéger son personnel tout en renforçant les systèmes qui permettent la prestation de services sûrs et fiables.





Innovation et amélioration de l'expérience client

Grâce à un investissement continu dans sa stratégie d'innovation, Marine Atlantique poursuit la modernisation de ses services, de ses systèmes et de ses points de contact avec la clientèle.

Ce travail participe à une efficacité opérationnelle, un partage d'informations et un parcours global des clients (passagers ou commerciaux) améliorés, tout en mettant l'accent sur la sécurité, l'accessibilité et l'excellence du service. Ces initiatives sont également cohérentes avec les priorités du gouvernement fédéral en matière de modernisation de la prestation de services, d'amélioration de l'accessibilité et de renforcement de la confiance du public grâce à des opérations transparentes et centrées sur le client.

Ensemble, ces initiatives sont le reflet d'une approche coordonnée de l'innovation, qui assure le maintien des systèmes fondamentaux, aide les employés et améliore de façon pratique l'ensemble des activités de Marine Atlantique, tout en restant centrée

sur le client. Des services numériques aux fondations de données, en passant par la modernisation des terminaux et la gouvernance responsable des technologies émergentes, des mesures d'innovation seront mises en œuvre de manière réfléchie dans le but d'améliorer la qualité des services, la résilience et la confiance.

Innover pour répondre aux attentes changeantes des clients

Les attentes des clients continuent de changer, sous l'influence de la transformation numérique, de la personnalisation des services et de la demande pour des informations précises en temps opportun. Guidée par son plan stratégique d'innovation, Marine Atlantique se concentre sur l'harmonisation de ses technologies, de son personnel et de ses processus pour moderniser ses opérations internes et améliorer les interactions avec ses clients externes. Parmi les grandes priorités de cette année, on compte l'automatisation (là où c'est pertinent), la rationalisation des flux de travail, la poursuite de la numérisation des

services de contact avec les clients, la mise en place d'outils numériques améliorés, une prise de décision plus éclairée et une expérience de voyage plus agréable pour les clients.

Des efforts considérables ont été déployés pour la gestion et l'analyse des données, dans le but de favoriser une prise de décision éclairée et de permettre la numérisation d'autres processus commerciaux. À l'égard des clients, les améliorations continues apportées au site Web et aux plateformes numériques de la société ont permis d'améliorer l'accès à l'information pour les passagers et les utilisateurs commerciaux. Cela inclut notamment le lancement des applications mobiles de Marine Atlantique.

Le lancement des applications mobiles de Marine Atlantique

Le lancement des toutes premières applications mobiles de Marine Atlantique, lesquelles peuvent être utilisées par les passagers comme par les clients commerciaux, a constitué une étape importante dans le parcours d'innovation de la société. Ce lancement lui a notamment permis d'améliorer ses services numériques, de consolider ses bases de données et de mettre en œuvre une conception centrée sur le client, le tout dans un outil unique et accessible. Conçues pour améliorer la commodité et l'accessibilité, les applications fournissent aux clients des outils pour planifier leurs voyages plus efficacement. Leurs fonctionnalités comprennent la gestion des réservations et des voyages, des mises à jour en temps réel sur la progression de la traversée et la position du navire, l'accès aux équipements et aux divertissements à bord, ainsi que des notifications en temps opportun concernant le voyage et l'enregistrement.

Disponibles dans les deux langues officielles et sur les appareils Apple et Android, les applications mobiles servent également aux employés de première ligne en limitant le nombre de demandes pour des renseignements généraux et en contribuant à ce que les clients arrivent mieux préparés. Tout cela contribue à faciliter les opérations et à bénéficier d'une meilleure expérience à bord.



Statistiques du site Web

Sessions :

↑ **7.1 %** en glissement annuel

Taux d'engagement :

↑ **8.2 %** en glissement annuel

Taux de conversion :

↑ **13.8 %** en glissement annuel



Consolider les bases de données

Marine Atlantique a poursuivi ses travaux visant à consolider ses bases de données en se concentrant sur la création d'une source intégrée d'informations sur les opérations, les finances, les clients et le personnel, améliorant ainsi son accès à des informations pertinentes et de grande qualité pour faciliter la prise de décision dans l'ensemble de l'organisation.

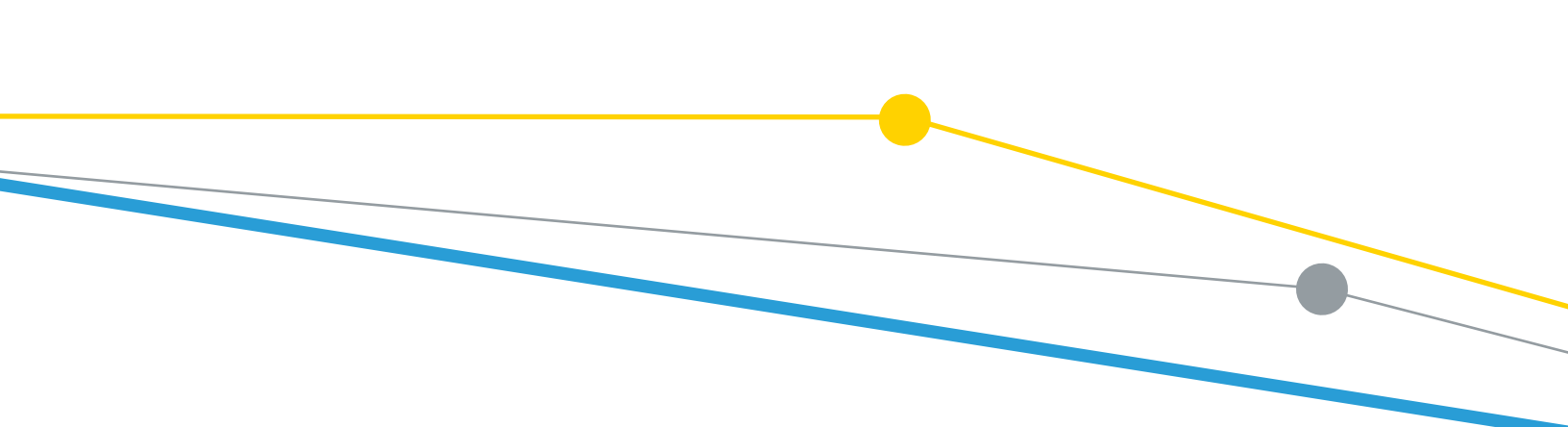
Se préparer à une utilisation responsable de l'intelligence artificielle

Conformément aux priorités fédérales en matière d'utilisation responsable de l'intelligence artificielle (IA), Marine Atlantique a commencé à travailler à la mise en place d'un cadre organisationnel destiné à guider les futures initiatives fondées sur l'IA. Ce travail est principalement axé sur la gouvernance, la protection de la vie privée, la gestion des risques et l'usage éthique, et vise à ce que les technologies émergentes soient envisagées de manière réfléchie et appliquées de manière à promouvoir l'efficacité opérationnelle, la qualité des services et la confiance du public.

Marine Atlantique a également étudié l'utilisation d'outils de productivité numériques émergents pour aider ses employés dans leur travail quotidien. Un projet pilote a permis d'évaluer comment les outils fonctionnant avec l'IA pouvaient aider les personnes à accomplir des tâches comme la rédaction, la synthèse d'informations et une gestion plus efficace de la charge de travail. Les enseignements tirés de ce projet pilote contribuent à orienter les décisions futures concernant l'adoption de ces technologies, tout en garantissant une gouvernance, une formation et une utilisation responsable appropriées.

Moderniser les opérations dans les terminaux

Dans le cadre d'efforts de modernisation à plus grande échelle, Marine Atlantique a continué d'envisager des outils et des approches perfectionnés pour mieux comprendre et améliorer les opérations dans ses terminaux. Il s'agissait notamment de modéliser de façon détaillée les processus actuels et de tester de nouvelles méthodes d'évaluation des flux et de l'achalandage, de l'utilisation de l'espace et des contraintes opérationnelles. Ces initiatives permettront d'améliorer l'efficacité des opérations dans les terminaux ainsi que l'expérience des clients, face à une demande croissante et à des conditions d'exploitation de plus en plus complexes.



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, Marine Atlantique 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.



/ 93 %

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

/ 91 %

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

/ 94 %

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

/ 91 %

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

/ 81 %

de clients très satisfaits de leur expérience à bord

/ 78 %

de clients évaluent positivement la fiabilité du service de Marine Atlantique

Assurer l'abordabilité grâce à des réductions tarifaires historiques

Le maintien d'un service de traversier abordable et accessible est au cœur du mandat de Marine Atlantique et correspond à son rôle qui est de favoriser le bien-être social et économique de Terre-Neuve-et-Labrador. En 2025-2026, une initiative historique de réduction des tarifs a été lancée et a permis de réduire considérablement le coût du voyage pour les passagers tout en stabilisant les taux de fret commercial, de façon à aider les industries régionales.

À compter du 1^{er} août 2025, Marine Atlantique a appliqué une réduction de 50 % sur ses tarifs passagers, et ce, pour tous les services de traversier entre Port aux Basques et North Sydney, et entre Argentia et North Sydney. La réduction s'applique aux tarifs passagers et aux tarifs pour les véhicules personnels, ce qui représente le changement de tarification le

plus important de l'histoire de la société. Les tarifs commerciaux ont aussi été gelés dès la date d'entrée en vigueur, dans le but d'aider les opérateurs commerciaux qui dépendent du service de traversier (en tant que partie du réseau routier transcanadien) pour transporter des marchandises essentielles et contribuer à l'activité économique.

Ces initiatives ont été mises en œuvre pour atténuer l'impact des obstacles financiers auxquels sont confrontés les voyageurs et pour améliorer l'accès aux services de traversier essentiels. Cela permet d'augmenter le nombre de voyages à destination et en provenance de Terre-Neuve-et-Labrador, d'encourager le tourisme, la connectivité régionale et la croissance de l'économie à l'échelle nationale.

Les tarifs réduits ont eu un impact immédiat et mesurable sur la demande en transport. Après la mise en œuvre des tarifs réduits, Marine Atlantique a connu une

augmentation significative du nombre de réservations, ayant observé une croissance en glissement annuel dépassant de loin les tendances saisonnières habituelles.

L'initiative s'aligne étroitement sur les objectifs de la province en matière de tourisme, contribuant à encourager les visites pendant les saisons de pointe et intermédiaires, tout en solidifiant la position de Marine Atlantique comme maillon essentiel du réseau de transport routier de la région.

Faits saillants

50 % de réduction des tarifs pour les passagers

- En vigueur le 1^{er} août 2025
- S'applique aux tarifs passagers et aux tarifs pour les véhicules personnels
- Itinéraires Port aux Basques-North Sydney et Argentic-North Sydney

Les résultats en un coup d'œil

- Augmentation significative en glissement annuel des réservations suite à l'entrée en vigueur
- Amélioration de l'accès au service de traversier pour les résidents, les familles et les visiteurs
- Alignement étroit avec les objectifs provinciaux en matière de tourisme
- Gel des taux de fret commercial à la date d'entrée en vigueur

Écouter et mobiliser la clientèle

Dans le cadre de l'approche préconisée par Marine Atlantique, comprendre les besoins de ses clients demeure une priorité. Tout au long de l'année, la société a entrepris une série d'initiatives de consultation pour recueillir des commentaires et connaître les expériences vécues par ses clients. Il s'agissait notamment de solliciter directement des clients commerciaux, de participer à des événements regroupant des acteurs de l'industrie et de lancer des projets de recherche formels. Les commentaires recueillis grâce à ces efforts servent pour l'élaboration d'une stratégie renouvelée pour les clients commerciaux, conçue pour mieux répondre aux besoins changeants de cette importante clientèle.

Marine Atlantique maintient également ses partenariats stratégiques avec des groupes comme l'Association du camionnage des provinces de l'Atlantique, Tourisme de Terre-Neuve-et-Labrador, Hospitality NL, Parcs Canada, le Conseil canadien du commerce de détail et la Association des pourvoyeurs de Terre-Neuve-et-Labrador.





Répondre à la demande des clients : extension du service Argentinia

Écouter les clients et répondre à leurs besoins changeants en matière de voyage reste un élément central de l'approche de Marine Atlantique en matière d'expérience client. En 2025-2026, cet engagement a été démontré par la prolongation du service saisonnier Argentinia-North Sydney en réponse aux demandes répétées des clients.

Afin d'offrir des possibilités de voyage supplémentaires pendant la haute saison et la saison intermédiaire, Marine Atlantique a prolongé son service vers Argentinia jusqu'au 30 septembre, ajoutant ainsi des traversées aller-retour à son calendrier habituel. Cette prolongation a offert une plus grande flexibilité aux passagers qui prévoyaient voyager en fin de saison, en plus d'améliorer l'accès aux services de traversier pendant une période de forte demande.

Accessibilité, inclusivité et langues officielles

Marine Atlantique s'engage à fournir un service accessible et inclusif à tous les voyageurs. Conformément au *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées*, la société poursuit ses efforts pour offrir un environnement de transport sans obstacle et pour améliorer ses services en tenant compte des commentaires des clients. La collaboration avec le comité consultatif externe sur l'accessibilité et l'inclusion favorise l'entretien d'un dialogue permanent sur les questions émergentes et les possibilités d'amélioration.

À titre de société d'État fédérale, Marine Atlantique s'assure de toujours respecter ses obligations en vertu de la *Loi sur les langues officielles*, en offrant à ses clients un service dans la langue officielle de leur choix. Sa participation à des comités consultatifs et sa collaboration avec des partenaires fédéraux favorisent une amélioration continue dans ce domaine.



Communication avec les clients et marketing numérique

Une communication claire et opportune est la pierre angulaire de l'expérience client. Tout au long de l'année, des améliorations ont été apportées aux systèmes de communication destinés aux clients et aux plateformes numériques, de manière à garantir que les passagers et les clients commerciaux de Marine Atlantique reçoivent des informations précises et actualisées pour les aider à planifier leurs voyages.

Les informations sont partagées à partir du site Web de la société, de communications électroniques, de canaux de médias sociaux ou d'affichage numérique dans les terminaux et à bord des navires. Marine Atlantique s'est également assuré de maintenir une présence numérique de façon « permanente », au moyen de campagnes de recherche ciblées, promouvant ainsi la notoriété de la marque et l'engagement des clients tout au long de l'année.



@maferries
@manavires



@MAferries
@MANavires



Marine Atlantique
Marine Atlantique



@marineatlanticferries
@MANavires



Marine Atlantique
Marine Atlantique



Promotions, sensibilisation et engagement au sein de l'industrie

Marine Atlantique a mis en place un solide programme d'activités de promotion et de sensibilisation afin de mousser les demandes en voyages et ses relations au sein de l'industrie. Des campagnes de rabais, dont une s'est tenue au printemps, ont encouragé les passagers à voyager davantage pendant une période où les capacités le permettaient et ont contribué à la croissance du tourisme dans la province.

La société a également participé à des salons du tourisme dans tout le Canada, en partenariat avec Tourisme de Terre-Neuve-et-Labrador et les organisations régionales de marketing de destination. Ces participations ont fourni de précieuses occasions d'entrer directement en contact avec des voyageurs



potentiels, de répondre à leurs questions et de promouvoir les voyages à destination et en provenance de Terre-Neuve-et-Labrador.

Aider les clients commerciaux et souligner l'importance de nos partenaires industriels

La Semaine nationale du camionnage a été l'occasion de reconnaître le rôle essentiel que jouent les camionneurs et camionneuses dans le bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement à travers le pays et de célébrer le dévouement des individus dans l'ensemble de ce secteur.

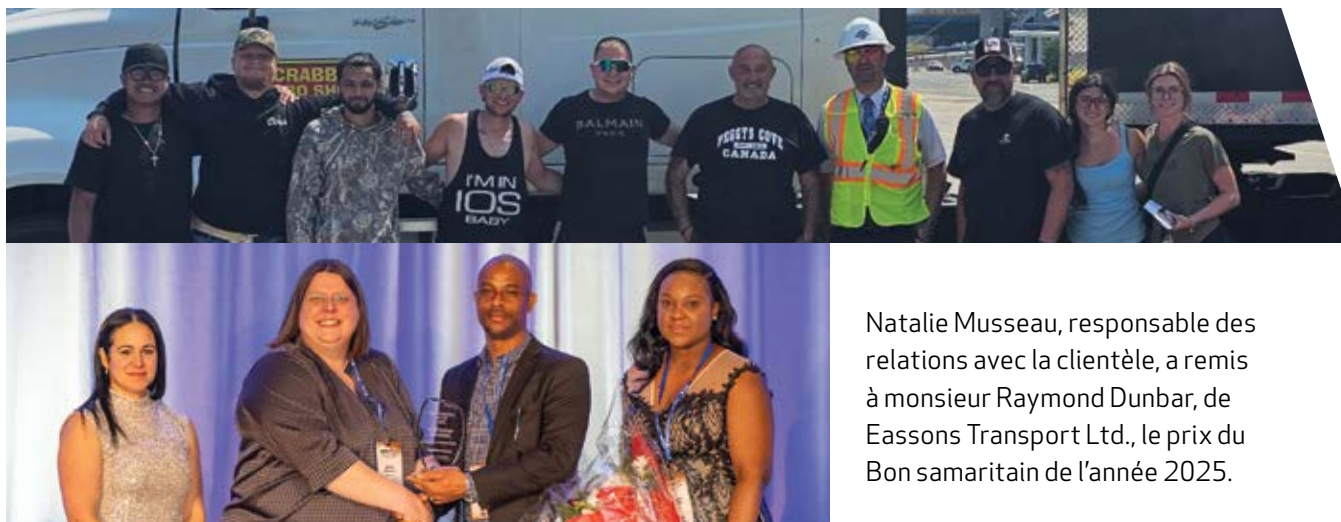
Marine Atlantique était fière de s'associer à l'Association du camionnage des provinces de l'Atlantique pour reconnaître un service exceptionnel en remettant le prix du Bon samaritain, qui souligne les actes de compassion et de professionnalisme illustrant les valeurs partagées dans l'ensemble du secteur des transports.

/ Un regard vers l'avenir

Au cours de l'année à venir, Marine Atlantique poursuivra ses progrès et ses initiatives en matière d'innovation et d'expérience client, en mettant l'accent sur l'amélioration des services, de l'accessibilité et de la fiabilité pour les passagers et les clients commerciaux.

Grâce à des investissements dans les services numériques, les capacités en matière de données et d'information, la modernisation des terminaux et les communications avec les clients, la société continuera d'optimiser la façon dont les clients planifient, vivent et gèrent leurs voyages.

Guidée par une cible de gouvernance responsable, des objectifs d'abordabilité et un engagement fort à maintenir la confiance du public, Marine Atlantique aura recours à l'innovation de manière réfléchie, en soutenant ses employés et en répondant aux attentes changeantes des clients, dans un environnement de transport de plus en plus complexe.



Natalie Musseau, responsable des relations avec la clientèle, a remis à monsieur Raymond Dunbar, de Eassons Transport Ltd., le prix du Bon samaritain de l'année 2025.

Création d'une équipe inclusive et durable

Le personnel de Marine Atlantique demeure le pilier de notre capacité à offrir un service de traversier sûr, fiable et de grande qualité.

Tout au long du dernier exercice, la société a continué à investir dans des projets axés sur les employés et en faveur de l'équité, de l'inclusion, de l'apprentissage, du bien-être et de la durabilité à long terme. Ces efforts reflètent notre engagement à favoriser un lieu de travail respectueux, sain et inclusif où les employés se sentent soutenus, valorisés et habilités à développer leur plein potentiel.

Promouvoir l'équité, la diversité et l'inclusion

La société reste déterminée à créer un lieu de travail où les employés peuvent s'épanouir sans égard à leur race, leur religion, leur handicap, leur orientation sexuelle, leur identité ou expression de genre, leur âge ou à toute autre caractéristique protégée ou personnelle.

Au cours de l'année, les initiatives visant à éliminer les obstacles, tant systémiques qu'intentionnels, et à favoriser un environnement de travail psychologiquement sûr et respectueux se sont poursuivies. Cela a notamment pris la forme de formations continues, de ressources

d'apprentissage et de mobilisation des employés pour encourager la sensibilisation culturelle, l'inclusion et l'appartenance dans l'ensemble de l'organisation.

Une série d'initiatives en matière de diversité, d'équité et d'inclusion ont aussi contribué à la sensibilisation et à l'implantation de pratiques inclusives tout au long de l'année. Les communications internes et les activités d'apprentissage ont été diffusées sur l'Intranet des employés et dans le magazine MyPort, y compris le contenu promouvant les principales journées de réflexion et la sensibilisation culturelle par le biais de la série Galley Passport.

Bibliothèques d'apprentissage



S'appuyant sur l'introduction, l'an passé, de bibliothèques d'apprentissage sur la culture autochtone dans l'ensemble de l'organisation, Marine Atlantique a élargi son offre cette année en proposant des bibliothèques d'apprentissage sur la culture noire dans tous ses lieux de travail. Ces bibliothèques favorisent l'apprentissage et la sensibilisation des employés à l'histoire des Autochtones et des Noirs, et contribuent ainsi à la lutte contre le racisme au Canada.



Équité salariale et égalité des sexes

Conformément à la *Loi sur l'équité salariale* du gouvernement du Canada, Marine Atlantique a poursuivi la progression de son plan d'équité salariale en tant qu'initiative permanente. Le plan reflète l'engagement de la société à garantir une rémunération juste et équitable pour un travail de valeur égale et à des progrès durables, et à contribuer à la réduction de l'écart salarial entre les hommes et les femmes à long terme.

En complément de ce travail, la société a appuyé des initiatives axées sur l'égalité des sexes, comme le programme de défense des femmes, mis en œuvre en partenariat avec Unifor. Le programme prévoit la présence sur les lieux de travail de représentants formés pour soutenir les employés confrontés à des problèmes comme le harcèlement, la violence ou les abus, tout en promouvant l'équité entre les sexes, la sensibilisation et la création de lieux de travail plus sûrs. Bien qu'elle soit appelée « Programme de défense des femmes », cette initiative s'adresse à tous les employés qui pourraient vouloir bénéficier d'un soutien.

Marine Atlantique poursuit son travail de développement professionnel et de création de possibilités de partage des connaissances pour les femmes et les employés issus de la diversité grâce à des programmes internes comme Waves of Wisdom, qui mise principalement sur le mentorat, l'apprentissage mutuel et le développement du leadership.

Célébration de la Journée internationale de la femme

Marine Atlantique a célébré la Journée internationale de la femme avec fierté, en réunissant ses employés pour une présentation virtuelle à l'échelle de la société. L'événement a été organisé sous le thème de la Journée internationale de la femme 2026, « Donner pour recevoir », afin de montrer à quel point investir dans le bien-être et l'inclusion des femmes crée des résultats positifs pour les individus, les organisations et les communautés.

Les employés de l'ensemble de l'organisation ont participé à une présentation principale organisée par la Menopause Foundation of Newfoundland and Labrador, suivie d'une séance de questions et réponses en direct. L'événement a permis d'accroître la sensibilisation, de réduire la stigmatisation et de favoriser la compréhension d'une étape de la vie des femmes souvent négligée, tout en réaffirmant l'engagement de Marine Atlantique en faveur de l'équité entre les sexes, de l'inclusion et du bien-être des employés.

Groupes de ressources pour les employés et cercles d'inclusion

Les activités menées par les employés ont continué de se développer grâce au cercle d'inclusion, le groupe de ressources destiné aux employés de Marine Atlantique qui œuvre au nom des groupes méritant l'équité et de leurs alliés. Le cercle d'inclusion offre des espaces sûrs pour l'échange, la collaboration et la défense des intérêts, tout en favorisant le développement personnel et professionnel et en contribuant à un changement culturel réel.

Tout au long de l'année, les membres du cercle d'inclusion ont joué un rôle actif en participant aux initiatives de sensibilisation et d'engagement communautaire et aux programmes éducatifs liés à l'inclusion, à la réconciliation et à l'équité pour les personnes 2SLGBTQIA+.

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

Vérité et réconciliation

Marine Atlantique a réaffirmé son engagement en faveur de la vérité et de la réconciliation en reconnaissant la Journée nationale des peuples autochtones et la Journée nationale pour la vérité et la réconciliation. Par le biais d'initiatives pédagogiques, nous encourageons les employés à en apprendre davantage sur les Mi'kmaq, les Béothuks, les Innus et les Inuits, qui sont les Premières Nations de notre région.

La société a développé ses bibliothèques d'apprentissage sur la culture autochtone, offrant à ses employés un accès à des livres et à des balados diffusions dont les auteurs sont Autochtones. Ces ressources favorisent l'apprentissage, la réflexion et la compréhension de l'histoire, des cultures et des expériences vécues par les Autochtones.

Dans le cadre de la Journée du chandail orange, Marine Atlantique a une fois de plus souligné l'importance du souvenir, de la réflexion et de la solidarité. Un projet pilote a permis de distribuer des chandails oranges aux employés en uniforme qui sont en contact avec la clientèle, renforçant ainsi le message selon lequel chaque enfant compte et que la réconciliation est une responsabilité partagée.





Marine Atlantique est fière d'offrir à ses employés la possibilité d'afficher leurs pronoms en français et en anglais. Les employés reçoivent également des épinglettes pour souligner la Journée du chandail orange, la Journée du chandail rose et la Fierté.

Inclusion et fierté pour les personnes issues de la communauté 2SLGBTQIA+

Marine Atlantique a poursuivi ses efforts pour l'inclusion des personnes 2SLGBTQIA+ grâce à l'éducation, la visibilité et l'engagement communautaire. Les employés ont participé aux célébrations de la Fierté dans toute la région; la société a en outre appuyé des événements locaux, y compris le festival organisé pour souligner l'anniversaire de la Fierté du Cap-Breton.

Parmi les autres initiatives, citons la mise à disposition d'épinglettes à pronoms en français et en anglais, offrant aux employés un moyen simple mais significatif de favoriser une communication respectueuse et inclusive sur leur lieu de travail. La célébration de la Journée

internationale de la visibilité transgenre a été l'occasion d'honorer les vies perdues à cause de la violence transphobe tout en renforçant l'engagement de l'organisation en faveur de la sécurité, de la dignité et du respect des personnes transgenres et des issues de la diversité de genre.



Apprentissage, leadership et perfectionnement des employés

Marine Atlantique a investi dans des initiatives de formation axées sur les exigences réglementaires. Les employés se sont vu présenter des possibilités de perfectionnement grâce au portail d'apprentissage en ligne de la société et au programme d'aide financière à l'éducation.

En tant qu'employeur partenaire du Centre canadien pour la diversité et l'inclusion (CCDI), Marine Atlantique offre gratuitement des possibilités d'apprentissage virtuel à ses employés sur une série de sujets liés

à la diversité et à l'inclusion. Quelques employés ont par ailleurs reçu des laissez-passer gratuits pour assister à la DéConference 2026 de la CCDI, dans le but d'encourager l'apprentissage continu et la poursuite du dialogue sur l'équité et l'inclusion en milieu de travail.

Nouvel Intranet de Marine Atlantique

Marine Atlantique s'apprête à lancer un nouvel Intranet visant à offrir une expérience numérique moderne et centrée sur l'employé. La nouvelle plateforme promet une expérience de navigation améliorée, des outils plus performants et une présentation plus intuitive pour aider les employés à trouver des informations plus rapidement, à rester en contact et à collaborer plus efficacement. Cet investissement favorise une communication plus claire, un engagement plus important et une expérience de travail plus transparente pour l'ensemble des employés de l'organisation.

Bien-être des employés et culture en milieu de travail

Le bien-être des employés a conservé son importance au cours de l'exercice, qui a vu naître des initiatives promouvant la santé physique, psychologique et sociale. Comme toujours, Marine Atlantique s'est efforcée de garder ses lieux de travail respectueux et exempts de harcèlement grâce à des activités de sensibilisation et à sa participation à certaines initiatives comme la Journée du chandail rose, mettant l'accent sur l'importance de la bienveillance, de l'inclusion et de la lutte contre l'intimidation.

Pour les employés travaillant sur les navires, les efforts pour l'amélioration des repas servis à bord se sont poursuivis avec l'élaboration de menus plus sains, culturellement inclusifs et équilibrés. Des considérations relatives à la diversité et à l'inclusion ont été incorporées dans les menus des équipages, en mettant l'accent sur la sensibilisation culturelle, les avantages nutritionnels et l'éducation. Certains aliments ont été introduits dans le menu au cours de l'année, et d'autres options seront introduites progressivement. Des renseignements connexes ont été diffusés régulièrement dans des rubriques du magazine des employés. Ces efforts favorisent le bien-être des employés et reflètent l'évolution des besoins d'une main-d'œuvre diversifiée.



Recrutement et développement du personnel futur

Relever les défis liés au recrutement et à la fidélisation des employés dans une industrie maritime mondiale hautement compétitive est resté une priorité. Marine Atlantique a tiré parti des incitatifs à la signature, des programmes de parrainage et de la planification de la relève afin d'assurer la fidélisation et la stabilité de son personnel.

Ses partenariats avec les établissements d'enseignement, notamment le Marine Institute de l'Université Memorial et le Nova Scotia Community College Nautical Institute, se sont poursuivis pour permettre l'octroi de bourses d'études à des élèves officiers et l'appui aux parcours en début de carrière. La société a également participé à des salons de l'emploi, à des conférences et à des initiatives d'embauche auprès des jeunes, notamment le Mois de la marine et des programmes éducatifs nationaux conçus pour présenter aux jeunes les carrières offertes dans l'industrie maritime.



Tara Laing, directrice des communications d'entreprise, remet à Noah la bourse d'études Marine Atlantique

Le programme 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.



Reconnaître l'excellence

Marine Atlantique salue les employés et les équipes dont le dévouement, le professionnalisme et l'engagement ont fait la différence au cours de l'année. Grâce à des programmes de reconnaissance interne, nous rendons hommage aux personnes et aux groupes qui savent incarner nos valeurs, soutiennent l'excellence opérationnelle et apportent une contribution positive sur leur lieu de travail et dans les communautés que nous servons. Nous remercions sincèrement tous les employés pour leur dévouement et leur professionnalisme.

Prix d'excellence

- Service d'ingénierie – *Highlanders*
- Équipe du projet de maintenance de l'établissement du SAP
- Équipe de pont du *Leif Ericson*
- Présentateurs du mois de la Marine
- Équipes des services aux passagers
- Opérations des technologies de l'information (TI)
- Opérations du terminal – North Sydney



Prix du président

Sherry Scott, maître valet adjointe – *Ala'suinu*

Bénévole de l'année

Amanda Morrison, arrimeuse – North Sydney

Un regard vers l'avenir

Marine Atlantique continuera d'investir dans la stabilité et la fidélité de son personnel en lançant des initiatives de recrutement, de formation et de bien-être des employés qui favorisent la sécurité des opérations et la résilience à long terme de l'organisation.



Célébration des jeux d'été du Canada

C'est avec fierté que Marine Atlantique a commandité les Jeux d'été du Canada 2025, une célébration nationale qui célèbre et inspire les jeunes athlètes de partout au pays. Les Jeux ont été l'occasion de mettre en valeur l'esprit sportif, l'unité et la fierté communautaire, des valeurs qui résonnent de façon particulière avec la mission de Marine Atlantique, qui est de relier les gens et les lieux.

La participation de Marine Atlantique au relais de la flamme des Jeux du Canada, qui a marqué une traversée historique et symbolique de la Nouvelle-Écosse à Terre-Neuve-et-Labrador, a constitué l'un moment fort de cet engagement.

Une traversée historique de la flamme

Le 28 juin 2025, Marine Atlantique a joué un rôle central dans le relais de la flamme, en la transportant à travers le détroit de Cabot, de North Sydney jusqu'à Port aux Basques. En tant que partisan et commanditaire, ce fut un honneur pour Marine Atlantique d'être l'hôte de cette traversée significative, qui symbolise l'unité entre les provinces et leur enthousiasme partagé à l'approche des Jeux.

La traversée de la flamme a été menée par Cheryl Macintosh et David Keats, des employés de Marine Atlantique, qui ont fièrement porté la flamme.

L'inclusion de la culture et de l'art autochtones a constitué un élément particulièrement notable de la célébration. Marine Atlantique a eu l'honneur d'accueillir deux jeunes



Autochtones, Sabrina Muisse et Juliana Benoit, qui ont fait devant les passagers une démonstration habile d'un artisanat mi'kmaq, soit un mélange traditionnel et contemporain. Les passagers et les employés ont eu l'occasion de dialoguer directement avec les artistes, de découvrir leurs techniques et de mieux apprécier ce patrimoine culturel qui a marqué des générations dans la région.

Prix du marketing dans le domaine des transports

Marine Atlantique a reçu avec fierté un prix du marketing dans le domaine des transports pour sa campagne de marketing des Jeux du Canada, célébrant une initiative intégrée et multicanal qui a renforcé la notoriété de la marque et l'engagement au cours de l'un des événements nationaux les plus importants ayant pris place à Terre-Neuve-et-Labrador.

Soutenir les communautés que nous servons

Marine Atlantique soutient avec fierté les communautés qui restent en contact grâce à son service. À travers des commandites, des partenariats et des heures de bénévolat de la part des employés, nous investissons dans des initiatives qui célèbrent la culture locale, qui appuie les communautés minoritaires, qui soutiennent le bien-être et qui établissent des liens significatifs entre nos communautés portuaires.



/ Gouvernance

Le conseil d'administration de Marine Atlantique assure la surveillance et l'orientation stratégique de l'équipe de direction, qui est pour sa part 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 organisationnelles.

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 constitutifs 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 de la société 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 appuient les efforts du conseil d'administration à travers plusieurs responsabilités de gouvernance, notamment : les vérifications et les finances; la gouvernance, les risques et l'établissement de stratégies; les ressources humaines; 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 et 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 TI/GI, 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 organisationnels, de la gouvernance, de l'éthique et de la responsabilité sociale de la société.



Composition du conseil d'administration et des comités

31 mars 2026



Gary O'Brien (il/lui) (Jusqu'au 24 novembre 2025)

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-Margret 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	4 700.00 \$	11 290.00 \$	3 280.58 \$	\$-	19 270.58 \$
Butler, John J.	4 700.00	10 230.00	4 721.19	\$-	19 651.19
Drover, Randolph (Randy)	4 700.00	9 920.00	5 275.93	456.86	20 352.79
Fitzgerald, Owen	4 700.00	10 540.00	680.51	\$-	15 920.51
Kendall, Lynn	4 700.00	9 430.00	1 666.60	\$-	15 796.60
O'Brien, Gary Joseph	9 400.00	27 750.00	10 570.36	76.72	47 797.08
Priddle, Craig	4 700.00	20 390.00	3 457.23	114.24	28 661.47
Warren, Jennifer	4 700.00	10 540.00	2 149.41	503.13	17 892.54
White, Ann-Margret	4 700.00	6 200.00	1 038.20	1 239.04	13 177.24
TOTAL	47 000.00 \$	116 290.00 \$	32 840.01 \$	2 389.99 \$	198 520.00 \$

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
	13 réunions	11 réunions	4 réunions	4 réunions	5 réunions	
Arsenault, Carla	11	0	4	4	0	4
Butler, John J.	13	0	4	0	5	3
Drover, Randolph (Randy)	11	10	0	0	5	3
Fitzgerald, Owen	12	11	4	0	0	3
Kendall, Lynn	11	0	0	4	5	2
O'Brien, Gary Joseph	7	6	2	2	2	1
Priddle, Craig	12	11	2	3	3	1
Warren, Jennifer	13	10	0	0	4	3
White, Ann-Margret	8	8	1	0	0	2

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.



Rapport 2025-2026 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

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	6
3.	Plan de gestion environnementale	7
	Activités	7
4.	Gouvernance et gestion du risque	12
	Travailler dans le respect des normes éthiques	13
	Comités de gouvernance du Conseil d'administration	13
	Gestion du risque de la société	14



1. Introduction

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

Marine Atlantique S.S.C. (« MA ») a vu le jour le 27 juin 1986 comme société d'État mère en application 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 (Terre-Neuve-et-Labrador) et North Sydney (Nouvelle-Écosse). Pendant l'été, la Société offre également un service de traversier trois fois par semaine pour relier 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, dont des aliments frais et les denrées périssables, des produits de consommation et des marchandises dangereuses (p. ex. l'oxygène médical et les fournitures hospitalières). C'est aussi le seul service quotidien qui permet aux entreprises locales d'exporter leurs produits vers le continent 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

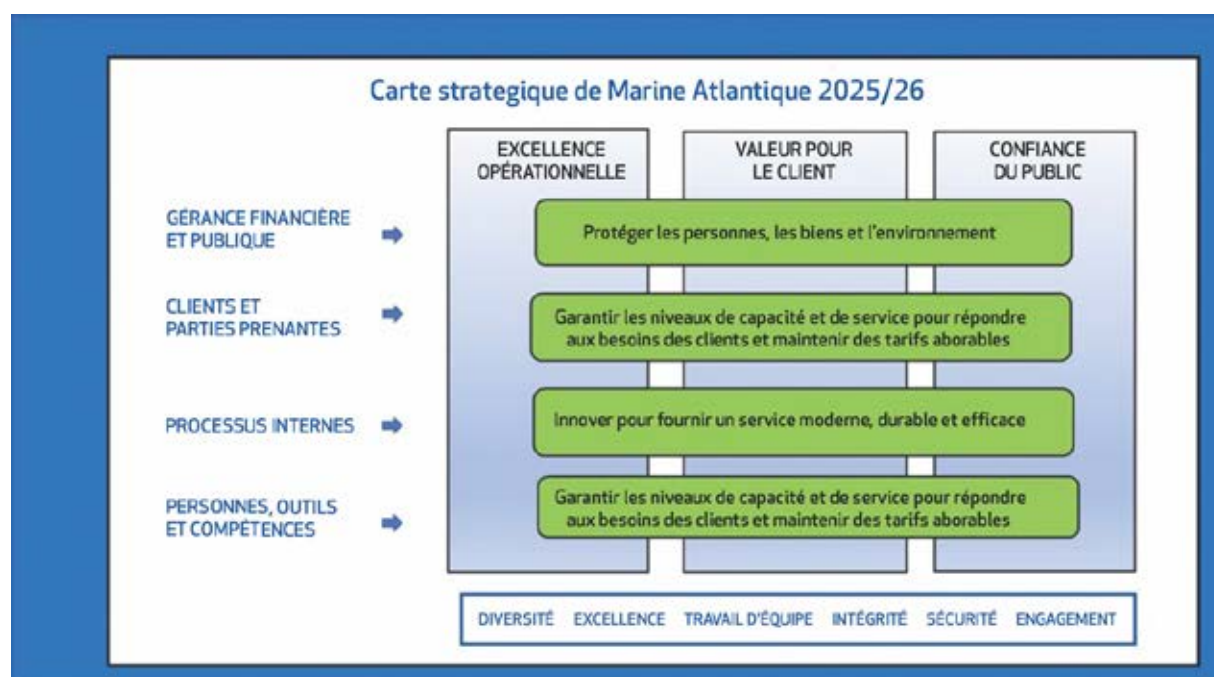
Le gouvernement du Canada a choisi sept domaines d'action prioritaires pour 2025-2026, lesquels ont été décrits dans une lettre du premier ministre à son cabinet. Il s'agit des actions suivantes :

1. Établir de nouveaux rapports avec les États-Unis dans les domaines de l'économie et de la sécurité, et renforcer notre collaboration avec nos alliés et nos partenaires commerciaux fiables du monde entier.
2. Bâtir une seule économie canadienne unifiée en éliminant les obstacles au commerce interprovincial et en définissant et accélérant les projets d'intérêt national qui créent des liens entre nos communautés et transforment notre pays.
3. Réduire les coûts pour les Canadiennes et les Canadiens, et les aider à aller de l'avant.
4. Rendre le logement plus abordable en tirant parti de la puissance de la coopération public-privé, en stimulant une industrie du logement moderne et en créant de nouvelles carrières dans les métiers spécialisés.
5. Protéger la souveraineté du Canada et assurer la sécurité de la population canadienne par des mesures qui renforceront les Forces armées canadiennes, notre frontière et nos services de police.
6. Attirer les plus grands talents du monde pour bâtir notre économie tout en ramenant nos taux globaux d'immigration à des niveaux viables.
7. Consacrer moins d'argent au fonctionnement de l'appareil gouvernemental pour que les Canadiennes et les Canadiens puissent investir davantage dans les gens et les entreprises qui bâtiront l'économie la plus forte du G7.

En tant qu'acteur clé de la chaîne d'approvisionnement canadienne et fournisseur du seul service quotidien de traversier pour passagers entre Terre-Neuve et le reste du Canada, MA est particulièrement bien placée pour aider l'actionnaire à atteindre ses objectifs concernant à la fois la suppression des barrières commerciales interprovinciales en augmentant la capacité et en transportant plus de personnes et de marchandises, en contribuant à des projets de construction de la nation dans le cadre du renouvellement de la flotte et en réduisant les coûts pour les Canadiens en abaissant les tarifs du service et les dépenses pour les expéditeurs commerciaux en réduisant les temps d'attente pour les traversées.

Initiatives stratégiques de MA

En les utilisant comme point de départ, chacun des objectifs et des activités prévus pour 2025-2026 appuie une ou plusieurs de ces priorités.



Les initiatives ciblées pour appuyer ces objectifs stratégiques sont décrites ci-dessous.

1. Plan de gestion environnementale
2. Mise en œuvre de la stratégie à long terme de MA relativement à sa flotte
3. Améliorer l'offre de services pour mieux répondre aux besoins des clients
4. Innover et automatiser
5. Mettre l'accent sur les personnes et la culture

Alors que MA met en œuvre des plans pour chacune de ces initiatives, elle a accordé 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.

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 la société.

Du point de vue des risques, MA a cerné les risques suivants, qui comprennent à la fois les risques physiques liés aux opérations et 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 ainsi 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 la réponse de MA face à un événement catastrophique, comme une catastrophe naturelle, un acte de sabotage ou de terrorisme, un échouement, etc. soit inadéquate.
- Le risque que MA ne soit pas en mesure de fournir efficacement le service en respectant le cadre de financement approuvé.
- 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 possibilités pour MA. Plus précisément, trois initiatives stratégiques reconnaissent l'importance d'aborder les impacts des changements climatiques sur les activités de la société :

- Plan de gestion environnementale
- Élaborer une stratégie de remplacement de la flotte à long terme
- Innover et automatiser

Les possibilités pour la société sont les suivantes :

Gestion de l'environnement	Remplacement de la flotte	Innover et automatiser
<i>Gestion de l'inventaire des GES</i>	<i>Performance améliorée quant au respect des délais</i>	<i>Augmentation de l'efficacité opérationnelle</i>
<i>Passage aux véhicules électriques</i>	<i>Meilleure fiabilité des navires</i>	<i>Amélioration de la qualité, de la rapidité et de la fiabilité de l'information pour la prise de décisions.</i>
<i>Outils d'évaluation de la gestion environnementale</i>	<i>Réduction des coûts d'entretien</i>	<i>Meilleure visibilité des processus opérationnels de MA grâce à des systèmes intégrés et à l'échange d'information</i>
<i>Certification de l'Alliance verte</i>	<i>Réduction du coût d'acquisition des navires</i>	<i>Assurance que les renseignements essentiels de MA soient disponibles au besoin et bien protégés, sur le plan de la cyberprotection et de la protection des renseignements.</i>
	<i>Réduction des émissions de carbone</i>	

3. Plan de gestion environnementale

Dans le cadre de son engagement en faveur de la gestion environnementale et des opérations durables, MA continue de faire progresser les initiatives axées sur la décarbonisation, l'efficacité énergétique, la réduction des gaz à effet de serre (GES) et l'amélioration des performances environnementales dans l'ensemble de ses opérations, tant pour l'exploitation des navires que des terminaux.

MA reconnaît que les exigences opérationnelles, le vieillissement des infrastructures, les conditions météorologiques difficiles, les exigences accrues en matière d'équipement et les obligations relatives à la fiabilité du service peuvent avoir un impact temporaire sur sa consommation de carburant et ses performances en matière d'émissions. Les initiatives d'amélioration continue visent toujours l'équilibre entre la fiabilité opérationnelle et les objectifs de durabilité environnementale.

Activités

Décarbonisation – MA en est actuellement aux premières phases de développement d'une stratégie de décarbonisation à long terme (feuille de route) destinée à guider l'organisation vers des objectifs de réduction des émissions d'ici 2030, 2050 et au-delà.

Dans le cadre de cette stratégie, MA a entrepris des analyses documentaires et des évaluations préliminaires des options potentielles en matière de carburants alternatifs, dont les suivantes :

- Gaz naturel liquéfié (GNL)
- Ammoniac
- Méthanol
- Biocarburants
- Hydrogène

En fonction de l'analyse initiale ayant été réalisée à ce jour, les biocarburants sont apparus comme la principale option de carburant de substitution à court terme en raison de leur compatibilité avec l'infrastructure des navires faisant déjà partie de la flotte, de leur disponibilité, ainsi que de la faisabilité opérationnelle et du moindre niveau de complexité d'un tel changement.

Conformément aux exigences de déclaration établies par l'Organisation maritime internationale (OMI) et Transport Canada, MA continue de mesurer et de contrôler l'indicateur d'intensité carbone (IIC) pour chaque navire de sa flotte. Les performances en matière d'IIC sont examinées tous les trimestres en tant qu'indicateur clé de performance (ICP), de manière à appuyer les initiatives d'amélioration continue en matière d'efficacité énergétique, de réduction des émissions et de performance opérationnelle.

Navire	2022		2023		2024		2025	
	IIC	Catégorie	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	19,11	D
Highlanders	16,26	C	19,47	C	17,64	C	11,15	A
Leif Ericson	17,32	B	16,69	B	18,96	C	19,03	C
Ala'suinu					17,98	D	16,98	D

Efficacité énergétique – MA continue d'évaluer et de mettre en œuvre des initiatives visant à améliorer l'efficacité énergétique de ses navires et de ses terminaux, tout en réduisant ses émissions globales de gaz à effet de serre.

Ses principaux domaines d'action sont actuellement :

- récupération de chaleur;
- systèmes de contrôle et d'optimisation de l'énergie;
- possibilités en matière d'énergies renouvelables;
- système de propulsion;
- stockage de l'énergie électrique;
- réduction du frottement de la coque;
- intégration de l'alimentation à quai;
- systèmes d'alimentation hybrides.



Exemples d'initiatives en cours et achevées :

- Bâtiment administratif de Port aux Basques – obtention de la certification LEED Or
- Remplacement du système de chauffage à l'atelier d'entretien de Port aux Basques pour améliorer l'efficacité énergétique et réduire les émissions de gaz à effet de serre
- Modernisation du système CVC à l'atelier d'entretien de North Sydney afin d'améliorer l'efficacité énergétique
- NM Blue Puttees / NM Highlanders
 - Nouvelles hélices
 - Révision du moteur
 - Nettoyage et peinture de la coque

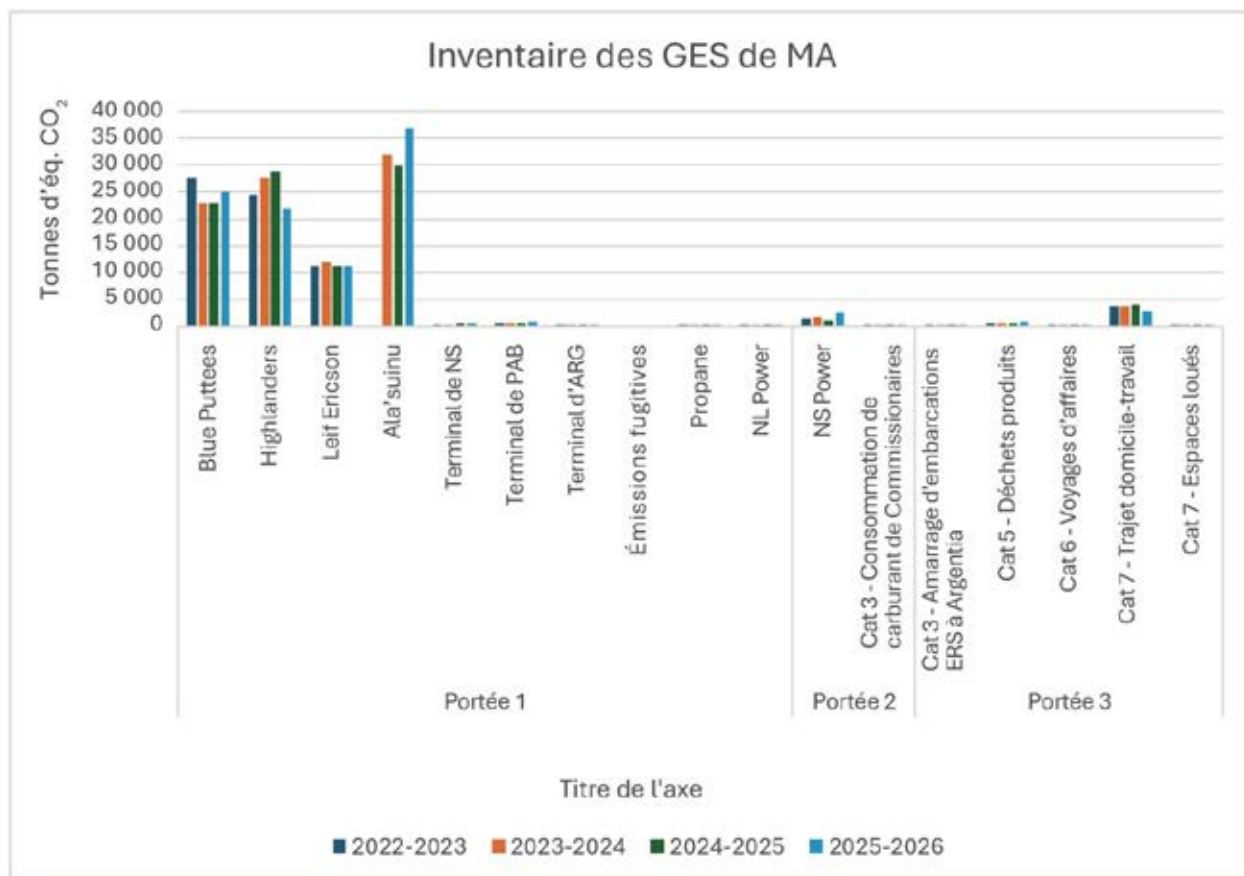
Les initiatives à venir incluent :

- Études de faisabilité de l'alimentation à quai
- Essais pilotes sur les biocarburants
- Stratégie d'électrification de la flotte
- Amélioration du système de gestion de l'énergie
- Modernisation des infrastructures des terminaux
- Amélioration de l'analyse des données sur les émissions de GES

Mesure continue de l'inventaire des GES de MA – MA continue de mesurer et d'évaluer son inventaire de GES par rapport à ses opérations maritimes et terrestres. L'inventaire comprend les émissions associées à :

- l'inflation du carburant pour navires;
- parc de véhicules légers;
- parc d'équipements et de véhicules lourds;
- consommation de propane;
- systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation (CVC) et systèmes de réfrigération;
- systèmes d'extinction d'incendie;
- consommation d'électricité dans les terminaux et les installations.

Cet inventaire sert de fondement aux rapports réglementaires, au suivi des émissions, à la fixation d'objectifs et à l'évaluation continue de la stratégie d'écologisation de MA. (voir le tableau ci-dessous).



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 opérationnelles en fonction de leurs répercussions sur les objectifs d'émission et sur la stratégie globale d'écologisation de la société.

Le processus d'évaluation favorise l'identification des risques environnementaux, l'intégration de mesures pour la durabilité et la prise de décision éclairée lors de la planification et de la mise en œuvre des projets.

Participation permanente au programme de l'Alliance verte –

MA continue de participer au programme de certification environnementale de l'Alliance verte, qui encourage les améliorations continues dans l'industrie du transport maritime au bénéfice de l'environnement.



En tant qu'opérateur de navires et de terminaux, MA fait l'objet d'évaluations annuelles répertoriant environ 156 indicateurs de performance couvrant les domaines clés de la performance environnementale, notamment :

- inventaire des gaz à effet de serre;
- prévention des déversements et gestion des eaux pluviales;
- gestion des déchets;
- impacts sur la communauté;
- réduction du bruit sous-marin;
- leadership et gouvernance en matière d'environnement.

Le programme utilise une échelle de performance à cinq niveaux, où le niveau 3 représente la mise en œuvre réussie des meilleures pratiques de gestion et une compréhension démontrée des impacts environnementaux et de la gestion des performances.

MA s'est fixé pour objectif de maintenir un niveau de performance moyen de 3 ou plus, et ce, pour tous les indicateurs applicables. Cet objectif a été atteint pour la première fois au cours de la période de référence 2021-2022 et est toujours maintenu.

Transition vers les véhicules électriques et l'électrification à quai et à terre

Dans le cadre de sa stratégie de durabilité et d'innovation à long terme, MA continue sa transition vers l'électrification de sa flotte de véhicules et de ses infrastructures terrestres.

Des bornes de recharge pour véhicules électriques ont été installées :

- Port aux Basques
- North Sydney
- Argentia

L'extension de l'infrastructure de recharge est en cours.

En outre, MA a mis en service des fourgons à bagages électriques et des plateformes élévatrices à ciseaux électriques, et prévoit d'étendre l'électrification à d'autres catégories de véhicules, notamment :

- Navettes
- Camions de manœuvre
- Véhicules d'entretien
- Autres actifs de la flotte opérationnelle

L'expansion dans ces catégories de véhicules se poursuivra au fur et à mesure que des équipements commercialement viables seront disponibles et que des opportunités d'achat se présenteront.

L'état d'avancement de chacun des objectifs environnementaux de MA correspond à ce qui suit :

Objectif	Cible pour 2026	Résultat
Consommation de carburant : Navires	1 % de réduction	Augmentation de 3,2 % de 2023 à 2026
Consommation de carburant : Terminaux	5 % de réduction	Augmentation de 14,2 % de 2023 à 2026 Principalement en raison de l'ajout de nouveaux équipements, de l'utilisation de génératrices en cas de panne de courant et de l'utilisation d'appareils de chauffage d'appoint à Port aux Basques.
Alliance verte – Programme pour les navires	3 ou mieux	3,6
Alliance verte – Programme des terminaux	3 ou mieux	3,6

4. Gouvernance et gestion du risque

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

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 respecte les lignes directrices relatives aux conflits d'intérêts afin de remplir le mandat de la société de manière éthique, et tous les employés sont guidés par les valeurs de MA ainsi que par le Code de valeurs et d'éthique de la fonction publique. La société dispose également d'une politique de divulgation des actes répréhensibles 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 et 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, 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 de la société, de la gouvernance, de l'éthique et de la responsabilité d'entreprise.

Gestion du risque de la société

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

Groupe	Responsabilité
Conseil d'administration et Comité de vérification et de gestion des risques	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 de la société	Surveiller les risques émergents et les changements importants dans les risques connus faisant partie de l'inventaire des niveaux de risque opérationnels de la société.
Service de la stratégie et de la gestion du risque de la société	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 de manière efficace les risques dans leur domaine de responsabilité conformément à la tolérance au risque et à l'appétit pour le risque de la société.

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. 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.



États financiers

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Pour l'exercice clos
31 mars 2026

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Table des matières

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

	<u>Page</u>
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 30



MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

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

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

La direction est responsable de la fiabilité et de l'intégrité des états financiers, y compris les notes complémentaires et les autres informations financières contenues dans le rapport annuel. Elle est également responsable de la tenue des comptes et de la mise en œuvre des systèmes d'information, des systèmes de contrôle financier et de gestion, ainsi que d'une fonction d'audit interne. Ces contrôles et procédures visent à fournir une assurance raisonnable quant à la présentation de données financières exactes, à la protection et au contrôle des actifs, à la gestion efficiente des ressources et à l'exécution des opérations conformément aux lois applicables et aux statuts et règlements administratifs de la Société.

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

Le vérificateur général du Canada, qui agit à titre d'auditeur indépendant de la Société nommé en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, audite les états financiers de la Société et présente son rapport au ministre responsable de Marine Atlantique S.C.C. L'auditeur indépendant a un accès sans restriction et complet au Comité de la vérification afin de discuter de l'audit et des 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
12 juin 2026



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports

Rapport sur l'audit des états financiers

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de Marine Atlantique S.C.C., qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2026, 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 2026, 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* décrites à la note 1 afférente aux états financiers.

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 dark ink, appearing to read 'Etienne Matte', with a stylized, cursive script.

Etienne Matte, CPA, CA
Directeur principal

Halifax, Canada
Le 12 juin 2026

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Etat de la situation financière

Au 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

	2026	2025
Actifs financiers		
Trésorerie (note 4)	9 975 \$	10 782 \$
Débiteurs (note 14(a))	13 118	14 067
Somme à recevoir du gouvernement du Canada (note 5)	25 959	16 325
Stocks destinés à la revente (note 6)	404	435
Instruments financiers dérivés (note 13)	8 700	2 053
Actifs au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	184 553	187 778
	242 709	231 440
Passifs		
Créditeurs et charges à payer (note 7)	39 038	30 640
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (note 12)	27 133	28 500
Instruments financiers dérivés (note 13)	-	8
Revenus reportés	15 885	18 589
Charges à payer au titre des indemnités de vacances	8 257	8 651
Passif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	3 961	3 722
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitué (note 9)	46 613	48 458
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (note 10)	14 834	14 024
	155 721	152 592
Actifs financiers nets	86 988	78 848
Actifs non financiers		
Immobilisations corporelles (note 11)	337 360	342 390
Stocks destinés à la consommation (note 6)	43 685	25 355
Charges payées d'avance	15 421	15 752
	396 466	383 497
Excédent cumulé (note 16)	483 454 \$	462 345 \$

Obligations contractuelles (note 18)

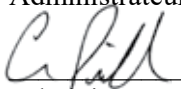
Passifs éventuels (note 19)

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 2026

(en milliers de dollars)

	2026		2025
	Budget	Réel	Réel
	(Note 20)		
Revenus générés			
Transport (note 15)	108 568 \$	121 153 \$	122 941 \$
Revenus d'intérêts	150	508	704
Gain de change sur devises étrangères	-	565	251
Gain réalisé sur les instruments financiers dérivés		4 970	1 258
	108 718	127 196	125 154
Charges			
Salaires et avantages sociaux	131 642	127 814	125 939
Amortissement (note 11)	54 135	54 521	56 180
Taxes sur l'importation d'affrètement	3 223	3 223	3 223
Carburant	45 652	46 559	45 248
Matériaux, fournitures et services	41 563	41 986	43 279
Frais d'affrètement	23 800	24 393	26 283
Réparations et entretien	13 059	9 932	11 787
Assurance, loyer et services publics	8 873	9 764	8 903
Pertes sur disposition et réduction de la valeur d'immobilisations corporelles	-	2 057	474
Coûts administratifs	3 532	2 328	3 711
Frais de déplacement	2 987	1 312	2 079
Perte réalisée sur les instruments financiers dérivés	86	-	-
Charges de désactualisation (note 12)	950	785	983
Avantages sociaux futurs (notes 8, 9 et 10)	(6 914)	5 504	(33 606)
	322 588	330 178	294 483
Déficit avant le financement gouvernemental	(213 870)	(202 982)	(169 329)
Financement gouvernemental (note 5)			
Dépenses de Fonctionnement	175 774	164 628	147 349
Dépenses en capital	45 338	52 820	46 761
	221 112	217 448	194 110
Excédent lié aux activités	7 242	14 466	24 781
Excédent accumulé lié aux activités, au début de l'exercice	459 169	459 169	434 388
Excédent accumulé lié aux activités, fin de l'exercice (note 16)	466 411 \$	473 635 \$	459 169 \$

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 2026
 (en milliers de dollars)

	2026	2025
Gains de réévaluation accumulés, début de l'exercice	3 176 \$	3 920 \$
Gains de réévaluation pendant l'exercice		
(Pertes) gains de change non réalisés sur les liquidités	(12)	23
Gains non réalisés sur les dérivés	11 625	491
Reclassement à l'état des résultats		
Gains réalisés sur les dérivés	(4 970)	(1 258)
Gains (pertes) de réévaluation nettes pour l'exercice	6 643	(744)
Gains de réévaluation accumulés, fin d'exercice (note 16)	9 819 \$	3 176 \$

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 2026
(en milliers de dollars)

	2026		2025
	Budget	Réel	Réel
Excédent lié aux activités	7 242 \$	14 466 \$	24 781 \$
Variation des immobilisations corporelles			
Acquisition d'immobilisations corporelles (note 11)	(44 038)	(51 548)	(45 629)
Amortissement des immobilisations corporelles (note 11)	54 135	54 521	56 180
Pertes sur disposition et réduction de la valeur d'immobilisations corporelles	-	2 057	474
Diminution des immobilisations corporelles	10 097	5 030	11 025
Variation des autres actifs non financiers			
Acquisition de stocks détenus pour la consommation	(42 884)	(66 569)	(39 820)
Utilisation des stocks détenus pour la consommation	42 884	48 239	50 706
Achat de charges payées d'avance	(23 800)	(13 679)	(22 697)
Utilisation des charges payées d'avance	27 023	14 010	15 551
(Augmentation) diminution des autres actifs non financiers	3 223	(17 999)	3 740
Gains (pertes) de réévaluation nettes	-	6 643	(744)
Augmentation des actifs financiers nets	20 562	8 140	38 802
Actifs financiers nets, début d'exercice	78 848	78 848	40 046
Actifs financiers nets, fin d'exercice	99 410 \$	86 988 \$	78 848 \$

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 2026

(en milliers de dollars)

	2026	2025
Transactions d'exploitation		
Encaissement auprès des clients	119 069 \$	126 353 \$
Revenus d'intérêts reçus	508	704
Financement public – exploitation	153 522	156 657
Financement public – immobilisations corporelles	54 291	50 456
Encaissements nets pour le règlement des dérivés	610	1 803
Décaissement aux fournisseurs pour le carburant	(53 314)	(39 937)
Décaissement aux fournisseurs pour les frais d'affrètement	(22 013)	(22 882)
Décaissement pour les autres fournisseurs	(69 648)	(88 869)
Décaissements aux et pour les employés	(126 454)	(129 896)
Décaissement pour les avantages sociaux futurs	(3 075)	(3 093)
	53 496	51 296
Transactions en capital		
Achat d'immobilisations corporelles	(54 291)	(50 456)
	(54 291)	(50 456)
Effet des variations de change sur la trésorerie	(12)	23
(Diminution) augmentation nette de la trésorerie	(807)	863
Trésorerie, début de l'exercice	10 782	9 919
Trésorerie, fin de l'exercice	9 975 \$	10 782 \$
La trésorerie comprend :		
Trésorerie soumise à des restrictions (note 4)	- \$	6 441 \$
Trésorerie non soumise à des restrictions	9 975	4 341
	9 975 \$	10 782 \$



MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(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), validé par *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'une flotte composée de navires affrétés et de navires lui appartenant. Elle possède des installations portuaires dans chacun des trois ports.

La Société reçoit, aux fins de son exploitation, des crédits parlementaires annuels du gouvernement du Canada dans la mesure où le coût des services de traversiers n'est pas recouvré à même les produits tirés des activités commerciales. L'acquisition d'immobilisations corporelles est assujettie à l'approbation de crédits parlementaires nécessaires. La Société dépend financièrement du gouvernement du Canada.

Le Conseil d'administration de la Société est responsable de toute modification des tarifs pour l'ensemble des services, y compris sur les tarifs constitutionnels, jusqu'à concurrence de 5 % par année. À compter du 1^{er} août 2025, le gouvernement du Canada a engagé des fonds pour réduire les tarifs de 50 % pour les passagers et les véhicules de tourisme sur les deux trajets de liaisons, tout en gelant le supplément pour le carburant et les tarifs commerciaux.

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 directives ont été données par décret (C.P. 2015-1 114) à Marine Atlantique S.C.C. aux termes de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* pour qu'elle harmonise ses politiques, lignes directrices et pratiques relatives aux frais de déplacement, aux dépenses d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les frais de déplacement, aux dépenses d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor, d'une manière qui soit 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; elle se conforme aux directives émises depuis cette date.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

En janvier 2026, la société a reçu une instruction (C.P. 2026-0009) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* pour se conformer à la politique d'approvisionnement « Achetez canadien » afin d'aligner ses politiques, lignes directrices et pratiques sur le Cadre stratégique de la politique d'approvisionnement « Achetez canadien » et les instruments de politique publiés aux termes de l'article 6 de ce cadre, avec leurs modifications successives, d'une manière conforme à son mandat; et de rendre compte de la mise en œuvre de la présente instruction dans son prochain plan d'entreprise. La Société travaille sur un plan de projet complet pour permettre une mise en œuvre réussie de la politique « Achetez canadien ». Ce plan prévoit l'examen et la mise à jour de nos politiques et procédures et aborde principalement des domaines clés afin d'assurer la conformité réglementaire, le renforcement des pratiques de gestion des risques, la formation des équipes concernées et la planification proactive des ajustements opérationnels nécessaires à l'harmonisation avec les politiques.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

Les états financiers sont préparés conformément aux normes comptables pour le secteur public du Canada. Ils sont présentés en milliers de dollars, sauf pour le capital-actions autorisé de la Société.

(a) Financement public

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

Les dérivés sont initialement évalués à leur juste valeur à la date de conclusion des contrats dérivés, puis réévalués à leur juste valeur à chaque date de clôture de la période de rapport visée. Les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans l'état des gains et pertes de réévaluation jusqu'à ce que l'instrument dérivé soit décomptabilisé. À ce moment-là, le montant cumulatif des gains et 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 instruments dérivés sont décomptabilisés à la date d'expiration des contrats dérivés. Les coûts de transaction sont passés en charges au fur et à mesure qu'ils sont engagés.

Les estimations de la juste valeur sont établies à une date donnée, au moyen de l'information disponible à ce moment sur les instruments financiers et les conditions du marché. Les estimations sont, de par leur nature, subjectives, 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



MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

prix cotés sur les marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques. Les évaluations de la juste valeur selon le niveau 2 sont établies à partir de données autres que les prix cotés sur les marchés inclus au niveau 1 qui sont observables directement ou indirectement pour l'actif ou le passif concerné. Les évaluations de la juste valeur selon le niveau 3 sont établies à partir de techniques 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.

(d) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles, qui englobent les navires, les installations et le matériel, sont comptabilisées au coût 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 de vie 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 comprennent 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 estimée, 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.

La durée de vie utile estimée 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 des deux)

Lorsque la conjoncture indique qu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de la Société de fournir des biens et des services, la valeur de l'immobilisation est ramenée à sa valeur résiduelle, le cas échéant. Il ne peut y avoir de reprise sur réduction de valeur.

(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 s'applique à la quasi-totalité de ses salariés, de même que trois régimes de retraite supplémentaires non capitalisés.

Le régime de retraite agréé est un régime à prestations déterminées. La méthode de calcul des prestations pour les membres actifs du régime prévoit le versement de prestations correspondant à 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 celui qui est 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 des deux événements à survenir. 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 conjointement les anciens régimes de retraite supplémentaires), et la couverture des membres inactifs ayant droit à des prestations avant cette date a été 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. Le rendement prévu des actifs est déterminé par référence à la valeur liée au marché qui



MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

est appliquée aux actifs du régime aux fins de l'établissement des présents états financiers. La valeur liée au marché des actifs du régime est établie en appliquant une méthode qui prévoit l'amortissement des gains et pertes relatifs au rendement prévu sur cinq ans. Les gains et pertes actuariels résultent de l'écart entre le taux de rendement réel et le taux de rendement prévu à long terme des actifs du régime et des variations de la valeur des obligations au titre du régime de retraite à la suite de modifications d'hypothèses actuarielles ou d'écarts entre les résultats réels et les prévisions établies en fonction des hypothèses.

Les gains et pertes actuariels 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.

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 en activité 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 accidents de travail. L'obligation accumulée de la Société pour les indemnités d'accident du travail représente le passif non financé pour les coûts des indemnités autoassurées définies et administrées par la Workplace Health, Safety and

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

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 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 au moment de la réservation est comptabilisé à titre de produits reportés et est comptabilisé à titre de revenus lorsque les services de traversier sont rendus.

Les produits des activités de transport sont constitués de frais d'entretien 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. Des charges de fonctionnement sont donc comptabilisées lorsque les biens sont reçus ou les services rendus.

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



MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

(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 les taxes sur l'importation d'affrètements sur le NM *Ala'suinu*, 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 au taux de change en vigueur à la date de clôture. Les revenus et les charges sont convertis au taux de change en vigueur à la date de la transaction. Les engagements et les éventualités libellés en devises sont convertis au taux de 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 du 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'une immobilisation

Un passif au titre d'une obligation de 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 de la publication des états financiers. La meilleure estimation d'une obligation de mise hors service d'une immobilisation incorpore une technique de valeur actualisée, lorsque les flux de trésorerie nécessaires au règlement ou à l'extinction d'une obligation de mise hors service d'une immobilisation 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 de mise hors service d'une immobilisation est initialement comptabilisé, un coût correspondant de mise hors service de l'immobilisation 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 de mise hors service

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

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 de 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 publication 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 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 éventuels présentés et divulgués et sur le montant des revenus et des charges au dans les états financiers et les notes annexes 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 de mise hors service d'immobilisations, l'actif de pension accumulé, 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, 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.



MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

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. Bien que la nouvelle norme entraîne des modifications dans la présentation et la structure des principaux états financiers, aucun impact sur la comptabilisation ou l'évaluation des actifs, des passifs, des produits ou des charges n'est actuellement attendu.

4. TRÉSORERIE

Au 31 mars 2026, la Société n'avait pas de soldes de trésorerie restreints (6 441 \$ en 2025). Le solde de trésorerie restreint reporté de l'année précédente était lié à la garantie de l'affrètement précédent du NM *Atlantic Vision*. Suite à la conclusion d'une procédure de règlement, les fonds nets ont été libérés du compte en fidéicomis au cours de l'année.

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

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

	2026	2025
Somme nette à recevoir, au début de l'exercice	16 325 \$	29 329 \$
Crédits parlementaires reçus au cours de l'exercice	207 814	207 114
Comptabilisés au cours de l'exercice :		
Financement gouvernemental – exploitation	(164 628)	(147 349)
Financement gouvernemental – capital	(52 820)	(46 761)
Excédent (déficit) du financement gouvernemental	(9 634)	13 004
Somme nette à recevoir, à la fin de l'exercice	25 959 \$	16 325 \$

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

6. STOCKS

	2026	2025
Stocks destinés à la consommation		
Stock de carburant	28 797 \$	11 813 \$
Pièces de rechange de navires – à bord des navires	9 535	7 662
Pièces de rechange de navires – à terre	5 353	5 880
	43 685	25 355
Stocks destinés à la revente		
Stock de restauration	403	435
Total des stocks	44 088 \$	25 790 \$

Le montant des stocks passé en charges au cours de l'exercice s'élève à 52 453 \$ (52 640 \$ en 2025). Au cours de l'exercice, la Société a constaté une réduction de valeur de 1 635 \$ (1 697 \$ en 2025) au titre des stocks.

7. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2026	2025
Comptes créditeurs	8 522 \$	10 422 \$
Charges à payer	18 728	9 436
Salaires et avantages sociaux à payer	8 780	7 306
Remises gouvernementales à payer	3 008	3 476
Comptes créditeurs et charges à payer	39 038 \$	30 640 \$

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 de la valeur des actifs du régime à la date d'évaluation du 31 décembre 2025 pour l'exercice clos le 31 mars 2026, et du 31 décembre 2024 pour l'exercice clos le 31 mars 2025. L'évaluation a été réalisée à partir des données relatives aux membres au 31 décembre 2024 et extrapolées jusqu'au 31 décembre 2025 aux fins d'établissement de rapports. L'évaluation actuarielle la plus récente à des fins de capitalisation a été finalisée en 2025 et est datée du 31 décembre 2024.

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



MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

	2026	2025
Obligations relatives aux pensions (valeur actuarielle)		
Solde au début de l'exercice	671 557 \$	641 696 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	8 030	7 205
Cotisations des employés	9 245	9 905
Frais d'intérêt	34 537	33 188
Prestations versées	(37 173)	(37 516)
(Gain) perte actuariel	(18 619)	17 079
Solde à la fin de l'exercice	667 577 \$	671 557 \$
Actifs du régime de pension (valeur liée au marché)		
Solde au début de l'exercice	898 722 \$	869 246 \$
Rendement des actifs du régime	36 278	56 945
Cotisations de l'employeur	164	142
Cotisations des employés	9 245	9 905
Prestations versées	(37 173)	(37 516)
Solde à la fin de l'exercice	907 236 \$	898 722 \$

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

	2026		2025	
	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)	907 236 \$	- \$	898 722 \$	- \$
Obligation au titre du régime (valeur actuarielle)	663 260	4 317	667 587	3 970
Excédent (déficit)	243 976	(4 317)	231 135	(3 970)
(Gains) pertes actuariels net non amortis	(33 066)	320	(29 694)	208
Cotisations de l'employeur pendant la période de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	-	36	-	40
Actif au titre des prestations constituées (passif au titre de retraite) avant la provision pour dépréciation	210 910	(3 961)	201 441	(3 722)
Provision pour dépréciation à l'encontre de l'actif au titre de prestations constituées	(26 357)	-	(13 663)	-
Actif (passif) au titre des prestations de retraite constituées	184 553 \$	(3 961) \$	187 778 \$	(3 722) \$

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

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

	2026		2025	
	Régime de pension agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de pension agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Cotisations				
Employeur	- \$	164 \$	- \$	142 \$
Employés	9 245	-	9 905	-
Cotisations totales	9 245 \$	164 \$	9 905 \$	142 \$
Prestations versées	37 009 \$	164 \$	37 375 \$	142 \$

Les cotisations de retraite de l'employeur sont versées conformément aux évaluations actuarielles à des fins de financement. Les cotisations maximales autorisées de l'employeur doivent être fixées conformément à la *Loi sur l'impôt sur le revenu*. Un régime entièrement provisionné à la fois en continuité et en 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 dans une mesure de 25 %. Comme l'exige la loi, la société a cessé de verser des contributions de l'employeur à ce régime à compter du 1^{er} juin 2021. Au 31 décembre 2024, le ratio de financement de la Société était de 135,1 % (130,6 % au 31 décembre 2023) pour le régime de pension agréé.

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



MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

	2026		2025	
	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	17 095 \$	181 \$	16 957 \$	153 \$
Amortissement des (gains) pertes actuariels nets	(4 799)	69	(9 304)	35
Cotisations des employés	(9 245)	-	(9 905)	-
Charges liées au régime de retraite (recouvrement)	3 051	250	(2 252)	188
Charges d'intérêts relatives à l'obligation au titre des prestations constituées moyennes	34 389	148	33 068	120
Rendement attendu des actifs moyens du régime	(46 908)	-	(46 186)	-
Charges (recouvrement) liées aux intérêts du régime de retraite	(12 519)	148	(13 118)	120
Charges totales liées au régime de retraite (avant ajustement de la provision pour dépréciation)	(9 468)	398	(15 370)	308
(Diminution) augmentation de la provision pour dépréciation fournie par rapport à l'actif au titre des prestations constituées	12 693	-	(21 093)	-
Charges totales liées au régime de retraite (après la modification relative à la provision pour dépréciation)	3 225 \$	398 \$	(36 463) \$	308 \$

Les actifs du régime de pension agréé sont investis dans des titres de créance, d'autres actifs, des titres de participation et des rachats de rentes. Au 31 mars 2026, la répartition des actifs était la suivante : 15 % de titres de créance, 35 % de titres de participation, 10 % de biens immobiliers et 40 % de rentes (14 % de titre de créance, 34 % de titres de participations, 8 % de biens immobiliers et 44 % de rentes en 2025).

La valeur de marché des actifs du régime est de 580 547 \$ (525 824 \$ en 2025); de plus, la valeur déterminée selon l'évaluation actuarielle des contrats de rentes sans rachat des engagements se chiffre à 368 072 \$ (401 922 \$ en 2025). Le rendement réel de la valeur de marché des actifs du régime a été de 48 968 \$ ou 9,31 % (78 606 \$ ou 15,26 % en 2025) et le rendement réel de la valeur liée au marché des actifs du régime a été de 36 278 \$ ou 4,04 % (rendement de 56 946 \$ ou 6,55 % en 2025).

Les gains et les pertes survenus au cours de l'exercice, à l'exception de l'impact des rentes sans rachat, sont ventilés comme suit : gain sur la valeur liée au marché des actifs des régimes de 8 526 \$ (gain de 15 722 \$ en 2025); gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées du régime agréé de 18 800 \$ (perte de 16 420 \$ en 2025); perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées dans le cadre des régimes supplémentaires de 181 \$ (perte de 660 \$ en 2025).

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 (10,6 ans en 2025).

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

Les principales hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2026	2025
Obligations de pensions (valeur actuarielle)		
Taux d'actualisation – Régime agréé	5,85%	5,75%
Taux d'actualisation – Régimes supplémentaires	3,68%	3,27%
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	5,75%	5,90%
Taux d'actualisation – Régimes supplémentaires	3,27%	3,05%
Rendement attendu des actifs	5,75%	5,90%
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 aux régimes combinés était la suivante :

	2026	2025
Sensibilité du taux d'actualisation :		
Augmentation de 1 % du taux d'actualisation	(43 572) \$	(40 200) \$
Diminution de 1 % du taux d'actualisation	56 681 \$	51 496 \$
Sensibilité de l'inflation :		
Augmentation de 1 % du taux d'inflation	6 804 \$	5 622 \$
Diminution de 1 % du taux d'inflation	(3 173) \$	(3 266) \$
Augmentation générale des salaires :		
Augmentation générale de 1 % des salaires	16 483 \$	15 385 \$
Diminution générale de 1 % des salaires	(13 744) \$	(13 706) \$

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 aux fins de comptabilité en date du 31 décembre 2025 pour l'exercice clos le 31 mars 2026 et le 31 mars 2023 pour l'exercice clos le 31 mars 2025. L'évaluation a été réalisée à partir des données relatives aux membres au 31 décembre 2025 (données du 31 décembre 2022 pour 2025) et extrapolée au 31 mars aux fins d'établissement de rapports.

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

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

	2026	2025
Obligation au titre des avantages complémentaires		
de retraite (valeur actuarielle)	(24 756) \$	(27 947) \$
Gain actuariel net non amorti	(21 963)	(20 661)
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter		
de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	106	150
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués	(46 613) \$	(48 458) \$

Le régime n'étant pas financé, les cotisations sont égales aux prestations versées de 575 \$ au cours de l'exercice (607 \$ en 2025).

Des indemnités liées aux avantages complémentaires de retraite de l'ordre de 1 270 \$ (1 294 \$ en 2025) sont présentées à l'état des résultats.

Les principales hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2026	2025
Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite		
Taux d'actualisation	3,68%	3,27%
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	4,60%	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	3,27%	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

La durée moyenne estimée du reste de la carrière des membres couverts par des avantages complémentaires de retraite est de 12,0 ans (11,5 ans en 2025).

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

L'actuaire indépendant de la Société fait une évaluation aux fins de la comptabilité des obligations au titre des indemnités pour accidents du travail à la date d'évaluation du 31 décembre 2025 pour l'exercice clos le 31 mars 2026, et du 31 décembre 2024 pour l'exercice clos le 31 mars 2025. L'évaluation a été réalisée à partir des données relatives aux membres au 31 décembre 2024 et des données de réclamations au 31 décembre 2023, extrapolées jusqu'au 31 mars 2026 aux fins d'établissement de rapports.

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

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

	2026	2025
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (valeur actuarielle)	(16 227) \$	(16 340) \$
Pertes actuarielles nettes non amorties	471	1 678
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	922	638
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués	(14 834) \$	(14 024) \$

Le régime n'étant pas financé, les cotisations sont égales aux prestations versées de 2 341 \$ au cours de l'exercice (2 341 \$ en 2025).

Des charges attribuables aux avantages postérieurs à l'emploi de l'ordre de 3 151 \$ (3 843 \$ en 2025) sont présentées à l'état des résultats.

Les principales hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2026	2025
Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation	3,68%	3,27%
Taux d'inflation	2,00%	2,00%
Taux de croissance du coût des soins de santé	4,00%	4,50%
Coût des avantages postérieurs à l'emploi		
Taux d'actualisation	3,27%	3,05%
Taux d'inflation	2,00%	2,00%
Taux de croissance du coût des soins de santé	4,00%	4,00%

Les rajustements qui découlent des gains et pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne prévue de versement des indemnités qui est de 6,0 ans (7,0 ans en 2025).

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026, la Société a versé à la Commission d'indemnisation des accidents de travail de la Nouvelle-Écosse des primes de 521 \$ (576 \$ en 2025) 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

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

11. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Au 31 mars 2026						
	Navires	Installations côtières	Amélio- rations locatives	Matériel	Travaux en cours	Total
Coût						
Solde en début d'exercice	442 360 \$	296 524 \$	13 364 \$	105 403 \$	7 845 \$	865 496 \$
Acquisitions	24 275	2 092	2 543	3 068	20 842	52 820
Transferts des travaux en cours	3 003	512	-	2 843	(6 358)	-
Cessions et dépréciations	(5 905)	(427)	(6)	(580)	-	(6 918)
Solde de fin d'exercice	463 733 \$	298 701 \$	15 901 \$	110 734 \$	22 329 \$	911 398 \$
Amortissement cumulé						
Solde en début d'exercice	296 197 \$	147 950 \$	2 027 \$	76 932 \$	- \$	523 106 \$
Amortissement	31 106	12 223	2 623	8 569	-	54 521
Cessions et dépréciations	(2 978)	(184)	1	(428)	-	(3 589)
Solde de fin d'exercice	324 325 \$	159 989 \$	4 651 \$	85 073 \$	- \$	574 038 \$
Valeur comptable nette						
à la fin de l'exercice	139 408 \$	138 712 \$	11 250 \$	25 661 \$	22 329 \$	337 360 \$
Au 31 mars 2025						
	Navires	Installations côtières	Améliorati ons locatives	Matériel	Travaux en cours	Total
Coût						
Solde en début d'exercice	440 248 \$	262 554 \$	319 \$	98 017 \$	47 911 \$	849 049 \$
Entrées	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 \$

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

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

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2026, la direction a augmenté la durée de vie utile restante estimée de certaines immobilisations corporelles afin de refléter les mises à jour de sa stratégie à long terme en matière de flotte. Ce changement d'estimation comptable a été appliqué prospectivement à compter du 1^{er} avril 2025 et a diminué la charge d'amortissement de l'exercice d'environ 5 192 \$.

12. OBLIGATIONS DE MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

La Société a comptabilisé des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations pour le désamiantage des bâtiments et conduites de carburant, le démantèlement des réservoirs de carburant, des conduites et des navires, et les 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 biens. L'obligation est calculée en utilisant les coûts estimatifs actuels de mise hors service de l'actif, gonflés à la date estimative de mise hors service et actualisés à la valeur actualisée actuelle. L'obligation de mise hors service est prévue 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 de mise hors service d'immobilisation :

- Le total des flux de trésorerie futurs prévus est de 33 331 \$ (32 304 \$ en 2025).
- Le délai prévu pour la mise hors service des immobilisations et l'assainissement des sites devrait se situer entre 1 et 15 ans, avec la majorité des mesures prises d'ici 2037.
- Le taux d'actualisation est l'échange de devises sans coupon du gouvernement du Canada sur les obligations du gouvernement du Canada de 3,5 % (3,00 % en 2025).

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

	2026	2025
Solde, début de l'année	28 500 \$	30 893 \$
Modifications au cours de l'année	(1 468)	(1 849)
Charges de désactualisation	785	983
Règlements	(684)	(1 527)
Solde, fin de l'année	27 133 \$	28 500 \$

13. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise les informations fournies par les banques à charte canadiennes pour déterminer la juste valeur de ses instruments financiers dérivés. Les instruments financiers dérivés utilisés par la Société comprennent des échanges qui sont généralement des échanges de marchandises ou de prix dans lesquels



MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (mazout n° 2) tout en fixant le prix effectivement payé pour le carburant (par gallon américain).

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 courants au 31 mars, ce qui reflète généralement le montant estimé que la Société recevrait ou paierait pour mettre fin aux contrats à la date des états financiers.

La Société utilise également des contrats de change à terme, qui sont des accords contractuels d'achat de devises à un prix et à une date déterminés dans le futur. Les opérations de change à terme sont liées aux paiements de loyers pour le NM *Ala'suinu* (USD) et le NM *Île Rouge* (EUR), dont la Société devrait prendre possession au printemps 2026.

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

2026						2025
Date d'échéance	Monnaie actuelle	Prix fixe par unité/taux à terme (Note)	Quantité nominale (Note)	Valeur nominale	Valeur juste	Valeur juste
Atouts financiers dérivés						
Échange de brut – mazout de chauffage n° 2						
2026	CAD	-	-	- \$	- \$	822 \$
2027	CAD	2.827-3.39	7 728	23 614	8 121	-
Contrats de change à terme						
2027	EUR	1.5822-1.5841	14 774	23 395	376	-
2026	USD	-	-	-	-	1,231
2027	USD	1.3715-1.3715	15 890	21 794	203	1 231
			38,392	68 803 \$	8 700 \$	2 053 \$
Obligations financières dérivées						
Échange de brut – mazout de chauffage n° 2						
2026	CAD	-	-	- \$	- \$	(8)\$
			-	- \$	- \$	(8) \$

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

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

Société. La Société vise, grâce à ses cours de formation et à ses politiques organisationnelles, à établir un environnement de contrôle constructif et rigoureux au sein duquel tous les employés comprennent leurs rôles et obligations.

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

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

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

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 sur les marchandises.

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

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

(a) Risque de crédit

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

Trésorerie

La trésorerie est déposée dans des banques à chartes canadiennes qui sont des contreparties solvables.

Débiteurs

Les créances de la Société se composent de créances commerciales totalisant 4 665 \$ (5 288 \$ en 2025) et d'autres créances totalisant 8 453 \$ (8 779 \$ en 2025). 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, 439 \$ (5 628 \$ en 2025) de créances sont considérés comme en souffrance, mais non dépréciés. Les comptes en souffrance depuis plus de 31 jours sont considérés comme tels.

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.



MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

(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'suinu* sur la durée du contrat de location. Pour réduire ce risque de change au minimum, la Société a acheté des contrats à terme représentant 100 % 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 sur marchandise (lié au prix du carburant)

Afin de gérer le risque lié à une plus grande fluctuation du prix du carburant, la Société établit des contrats dérivés (swaps) sur mazout. Les objectifs de la politique de couverture du carburant de la Société sont de stabiliser les variations du budget en carburant et les surcharges de carburant facturées aux clients. Une augmentation de 10 % du prix du marché du mazout au cours de l'exercice clos au 31 mars 2026 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 public sur une base mensuelle.

La banque de la Société a fourni une lettre de crédit irrévocable à l'ordre de la Commission de la santé, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents du travail du Nouveau-Brunswick, au nom de la Société, pour garantir le paiement de dettes futures d'une somme de 4 200 \$ (4 200 \$ en 2025) pour une période indéterminée. La Société reçoit l'approbation du ministre des Finances pour la signature de la lettre de crédit sur une base annuelle.

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

15. REVENUS DE TRANSPORTS

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

	2026	2025
Véhicules commercial	47 970 \$	46 831 \$
Véhicules de passager	13 893	17 863
Autre transport	18 072	17 605
Ventes à bord	21 705	18 828
Passagers	10 070	11 696
Supplément pour le carburant	9 443	10 118
Revenu total du transport	121 153 \$	122 941 \$

16. EXCÉDENT CUMULÉ

L'excédent cumulé se compose de ce qui suit :

	2026	2025
Excédent d'exploitation cumulé	473 635 \$	459 169 \$
Gains de réévaluation cumulés	9 819	3 176
Excédent accumulé	483 454 \$	462 345 \$

L'excédent d'exploitation cumulé comprend un montant de 258 530 \$ (258 530 \$ en 2025) 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 (517 061 000 actions en 2025) à 0,50 \$ l'unité (0,50 \$ l'unité en 2025) 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 et leurs proches parents. Il n'y a pas de transactions significatives avec les principaux dirigeants.

La Société effectue des transactions avec ces entités dans le cours normal de ses activités selon les mêmes conditions que celles adoptées pour des transactions traitées dans des conditions de pleine concurrence. De plus, les transactions sont évaluées à la valeur d'échange, c'est-à-dire la valeur de la contrepartie qui a été établie et acceptée par les apparentés. Au cours de l'exercice, la Société a engagé des charges de 2 772 \$ (2 034 \$ en 2025) avec d'autres apparentés. Outre ces transactions, le gouvernement du Canada fournit un financement à la Société, tel qu'il est décrit aux notes 2a) et 5. Transports Canada a autorisé la Société à utiliser gratuitement les terres publiques sur lesquelles sont sis ses terminaux portuaires. Aucun montant n'est donc comptabilisé à ce titre, car la juste valeur de ce service qui est rendu gratuitement ne peut pas faire l'objet d'une estimation fiable. Il n'y a pas d'obligations contractuelles ou de passifs éventuels avec les apparentés.



MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

18. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Les obligations contractuelles sont des obligations financières de la Société envers des tiers qui deviendront des passifs lorsque les conditions de ces contrats ou accords d'acquisition de biens ou de services seront remplies. Il s'agit notamment d'accords d'investissement et d'exploitation, de contrats d'affrètement et d'autres contrats de location d'équipement. Les affrètements comprennent un contrat de location pour le NM *Ala'suinu*, acquis en 2024 et libellé en USD, et pour le NM *Île Rouge*, qui fait l'objet d'un nouveau contrat d'affrètement signé le 19 décembre 2025 et libellé en EUR. Les paiements pour le nouvel affrètement doivent commencer à la livraison du navire à la Société, prévue pour le printemps 2026. Les activités d'intégration, y compris la familiarisation de l'équipage, seront achevées avant l'entrée en service du navire. La mise en service du nouveau navire affrété est prévue pour l'été ou le début de l'automne. Ces paiements ont été convertis en dollars canadiens en utilisant les taux de change respectifs au 31 mars 2026.

	Capital	Exploitation	Affrètement	Autres contrats de locations	Total
2026-27	2 767 \$	4 879 \$	38 866 \$	261 \$	46 773 \$
2027-28	-	1 920	41 794	261	43 975
2028-29	-	960	37 728	253	38 941
2029-30	-	253	17 117	249	17 619
2030-31	-	-	17 117	249	17 366
2031-32 and beyond	-	-	1 407	937	2 344
	2 767 \$	8 012 \$	154 029 \$	2 210 \$	167 018 \$

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 2026, la Société a reçu des demandes d'indemnisation estimées à 80 \$ (59 \$ en 2025) pour lesquelles la survenance de l'événement futur déterminant est considérée comme probable, et ce montant a été comptabilisé dans les états financiers. Il n'y a pas d'autres demandes d'indemnisation (50 \$ en 2025) lorsque la survenance de l'événement futur déterminant ne peut être établie, et ce montant n'a pas été comptabilisé. Ces estimations reposent sur le jugement de la direction et sur les risques maximaux qui sont limités par les franchises d'assurance en place.

20. CHIFFRES DU BUDGET

Les chiffres du budget sont présentés à des fins de comparaison. Ils ont été établis lors de la préparation du plan directeur 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 produits des activités de transports ont dépassé de 12 585 \$ les montants du budget, principalement en raison d'un nombre plus élevé que prévu d'unités de véhicules commerciaux et de ventes à bord pour l'hébergement et la restauration.

Le budget initialement approuvé au titre des avantages sociaux futurs était de 3 297 \$. Ce budget était fondé sur les sorties de trésorerie estimatives. La Société a ajusté ce montant en fonction de l'état des

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Notes complémentaires

Pour l'exercice clos le 31 mars 2026

(en milliers de dollars)

résultats à l'aide de la méthode du rapport variable pour établir un crédit de 6 914 \$, conformément aux normes comptables du secteur public canadien.

La différence entre la dépense réelle de 5 505 \$ pour les avantages sociaux futurs et le recouvrement budgétisé de 6 914 \$ est due en grande partie à l'augmentation de la provision pour dépréciation de l'actif au titre des prestations constituées.

21. DONNÉES COMPARATIVES

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation de l'année en cours.



marineatlantique.ca



Marine Atlantic
Marine Atlantique