

2017-2018

**RAPPORT ANNUEL**



Marine Atlantic  
Marine Atlantique

Canada

# COMMÉMORATION

## DU SS CARIBOU

### LE SAVIEZ-VOUS?

- Le SS *Caribou* a été nommé en l'honneur du caribou des bois qui habite Terre-Neuve-et-Labrador et qui est également un symbole du Royal Newfoundland Regiment.



- Le SS *Caribou* a été construit en 1925 à Rotterdam aux Pays-Bas pour le Newfoundland Railway.
- Le SS *Caribou* pouvait atteindre une vitesse de 14,5 nœuds (26,9 km / h) lorsqu'il était complètement chargé.

Le 14 octobre 1942, le SS *Caribou* naviguait de North Sydney à Port aux Basques lorsqu'il a été torpillé par un sous-marin U-Boot allemand. Des 237 hommes, femmes et enfants à bord du navire, 136 personnes n'ont pu être sauvées.

L'année 2017 a marqué le 75<sup>e</sup> anniversaire du naufrage, et Marine Atlantique continue d'honorer le navire et les personnes qui ont péri. Cette tragédie est toujours présente à l'esprit de nos employés ainsi que des gens et des communautés que nous desservons.

N'oublions pas.



# TABLE DES MATIÈRES

Message du conseil d'administration .....	2
Message du président et chef de la direction .....	3
Faits saillants de 2017-18 .....	4
Marine Atlantique – Nos rôle et service .....	5
Faits saillants des douze derniers mois.....	9
Investissements faits dans les infrastructures et les activités commerciales .	10
Notre engagement envers la sécurité, la sûreté et l'environnement.....	15
Renforcer l'expérience pour nos clients.....	20
Célébration de Canada 150.....	25
Une main-d'œuvre forte et efficace.....	26
Notre engagement social.....	32
Planification pour l'année à venir.....	37
Vers un changement positif	
Vue d'ensemble des activités du conseil d'administration et de la direction.....	38
Aperçu financier.....	42
États financiers.....	47

# MESSAGE DU **CONSEIL** **D'ADMINISTRATION**



Il y a un peu plus de douze mois, je suis devenu président du Conseil d'administration de la société et, à ce moment-là, j'ai eu l'occasion de visiter tous nos navires, nos bureaux et nos installations. J'ai également effectué les traversées des liaisons du golfe et d'Argentia. En cours de route, j'ai également eu l'occasion de rencontrer un certain nombre d'intervenants et de discuter avec nos merveilleux employés. Il ne fait aucun doute que nos employés sont la base de notre service et ils sont très fiers de leur travail.

L'année qui vient de s'écouler a été une année de grands changements pour le Conseil d'administration à bien des égards, notamment en ce qui concerne la nomination de six nouveaux membres. Je suis fier d'accueillir Janie Bussey, Brent Chaffey, Owen Fitzgerald, Gary O'Brien, Craig Priddle et Ann-Margret White au sein du Conseil. Ensemble, ils apportent une expérience riche ainsi que de nombreuses connaissances et compétences qui serviront sans aucun doute à la société alors que nous continuons à nous améliorer pour nos clients et nos intervenants. Nos prédécesseurs ont marqué Marine Atlantique et je tiens à féliciter et à remercier les membres sortants du conseil, Nick Careen, Stan Cook, Sharon Duggan, Garfield Moffatt et Walter Pelley, dont le dévouement et l'engagement ont fait partie intégrante de notre programme d'amélioration.

Alors que nous progressons sur la voie de l'amélioration continue, le Conseil a également commencé à examiner ses activités afin de s'assurer de répondre aux besoins changeants de l'organisation et de nos intervenants. Par exemple, en juin 2017, nous avons commencé à tenir des réunions du Conseil dans nos collectivités portuaires et sur nos navires, avec une première réunion à Port aux Basques. Cela a été suivi en septembre par des réunions à Argentia, North Sydney et à bord du *Atlantic Vision*. En plus de mener les activités du Conseil dans les collectivités où nous offrons notre service, les administrateurs ont pu rencontrer des représentants municipaux, provinciaux et fédéraux, ainsi que des groupes communautaires et nos employés. Nous croyons qu'il est important de comprendre ce que nos clients et nos partenaires éprouvent lorsque nous prenons des décisions concernant l'avenir de notre service.

Et justement, en ce qui concerne l'avenir, j'aimerais souligner le soutien continu et la confiance du gouvernement du Canada envers notre service. Grâce au financement annoncé aux budgets 2017 et 2018, nous continuons d'investir au profit de nos clients à court et à long terme. Nous demeurons engagés à répondre aux besoins de tous ceux qui comptent sur notre service au quotidien.

Avec la sécurité, le travail d'équipe, l'engagement, l'intégrité et l'excellence qui guident toutes nos activités, nous avons accompli beaucoup de choses au cours de l'année. Nous sommes impatients de continuer notre travail avec nos clients, nos intervenants et nos partenaires alors que nous nous efforçons d'obtenir de nouveaux succès pour l'année à venir.

Sincères salutations,

A handwritten signature in blue ink that reads "Kristopher Parsons". The signature is fluid and cursive.

Kristopher Parsons  
Président du Conseil d'administration

# MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION



Le succès peut se mesurer de plusieurs façons et nous sommes heureux que nos indicateurs de rendement clés de la satisfaction des clients, de la fiabilité et de la ponctualité demeurent à des niveaux très élevés et qu'ils se traduisent par une confiance accrue des clients envers notre service. Cette année marque notre troisième année consécutive de croissance de l'achalandage de passagers, et nous sommes très fiers de cette étape importante.

Nos employés travaillent sans relâche chaque jour pour offrir une expérience de voyage positive à nos clients et ils sont fiers d'offrir un voyage sécuritaire, moderne et efficace. De temps à autre, nous devons relever des défis, comme ce fut le cas pour les conditions météorologiques hivernales de cette année, mais notre engagement demeure de communiquer avec nos clients avec ouverture et transparence et de répondre à leurs besoins de transport le plus rapidement possible.

Les investissements en cours que nous réalisons visent à améliorer davantage l'expérience de voyage de nos clients. Le programme d'infrastructure de cette année comprenait l'amélioration de nos installations d'amarrage, la construction de nouvelles billetteries et des zones de voies de péage ainsi que les plans initiaux pour la construction d'un nouvel immeuble d'administration à Port aux Basques. Ces projets ont été complétés par notre initiative de renouvellement des processus commerciaux et des technologies qui amélioreront notre façon d'interagir avec nos clients et de rendre nos opérations commerciales encore plus efficaces. Du point de vue du service à la clientèle, nos campagnes de rabais, une présence numérique accrue et nos plans visant à élargir les commodités et les offres aux clients à bord de nos navires procurent de nouvelles options avant et pendant le voyage.

Au nom de l'équipe de direction, je remercie nos membres sortants du Conseil pour leur engagement et leur dévouement pendant leur mandat. Leurs conseils et leur expertise nous ont permis d'avancer dans tous les domaines de l'organisation. Nous sommes impatients de travailler avec le nouveau Conseil d'administration alors que nous poursuivons nos efforts combinés pour fournir le meilleur service possible à nos clients.

Je tiens également à remercier les nombreux employés qui ont collaboré pour la préparation de notre dossier pour le récent processus de révision judiciaire. Depuis 1898, notre équipe de Marine Atlantic ne ménage aucun effort pour offrir un service de traversier de qualité, accessible et abordable, qui est fondé sur le soutien des gens et des entreprises de Terre-Neuve-et-Labrador. Ce travail acharné a contribué à protéger notre lien vital de transport pour toutes les personnes qui comptent sur notre service.

À l'aube de l'année à venir, nous nous sommes engagés à travailler avec nos clients et nos intervenants pour nous assurer de continuer à répondre à leurs besoins.

Sincères salutations,

Paul Griffin  
Président et chef de la direction

# FAITS SAILLANTS

DE 2017-18



Nombre de traversées

1 685



Passagers

328 594



Véhicules passagers

122 444



Véhicules commerciaux

91 396



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

90 %

# NOS RÔLE ET SERVICE



Lorsque Terre-Neuve s'est jointe au Canada en 1949, on a accordé au service de traversier entre la province de Terre-Neuve-et-Labrador et la partie continentale du Canada un statut constitutionnel particulier en vertu de la disposition 32(1) des conditions de l'union (*Loi sur Terre-Neuve, 1949*), qui garantit que le Canada « maintiendra, en fonction du volume de trafic constituant la demande, un service de traversier de marchandises et de passagers entre North Sydney et Port aux Basques, qui sera en mesure d'assurer le transport des véhicules à moteur une fois que sera terminée une route entre Corner Brook et Port aux Basques ».

## PROFIL DE NOTRE SOCIÉTÉ

Marine Atlantique est une société d'État chargée de remplir le mandat constitutionnel d'offrir un service de transport de marchandises et de passagers entre North Sydney en Nouvelle-Écosse et Port aux Basques, Terre-Neuve-et-Labrador. Ce service est essentiel pour la liaison entre la province de Terre-Neuve-et-Labrador au Canada continental.

Marine Atlantique gère des terminaux à Port aux Basques et à Argentia, à Terre-Neuve-et-Labrador ainsi qu'à North Sydney, en Nouvelle-Écosse. Nous assurons des services de traversier sur deux liaisons : un service traversier quotidien de 96 milles marins maintenu à longueur d'année entre Port-aux-Basques et North Sydney et un service traversier saisonnier de 280 milles marins entre Argentia et North Sydney.

Pour remplir son mandat, Marine Atlantique exploite une flotte composée de quatre traversiers de cote glace (navires qui sont renforcés et ayant des spécifications supplémentaires pour permettre la navigation à travers la glace de mer) : le *Blue Puttees*, le *Highlanders*, le *Atlantic Vision* et le *Leif Ericson*. La société présente chaque année un rapport au gouvernement du Canada par l'entremise du ministre des Transports.

## NOTRE VISION

En nous appuyant sur notre riche tradition, nous offrons un lien de transport public précieux qui améliore le bien-être de nos clients et de ceux qui dépendent d'eux.

## NOTRE MISSION

Marine Atlantique s'est donné pour mission d'offrir un service de traversier sûr, écologique et de grande 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. L'excellence dans la gestion de la performance en matière de santé, sécurité et environnement est essentielle à notre durabilité et aux succès commerciaux à long terme.



## Travail d'équipe

Nous nous venons en aide mutuellement. Travailler ensemble rapporte toujours de meilleurs résultats.



## Engagement

Nous avons tous la responsabilité de notre rendement et du succès de l'entreprise. Nous comprenons nos engagements envers nos clients et les uns envers les autres.



## Intégrité

Nous disons ce que nous pensons, nous pensons ce que nous disons et nous faisons ce que nous disons. L'honnêteté et la transparence suscitent la crédibilité et pavent la voie à l'engagement. Nos actions sont harmonisées à nos affirmations. La réputation de notre société dépend de notre comportement éthique dans toutes nos actions.



## Excellence

Nous sommes passionnés au sujet de nos clients et de notre service. Nous sommes fiers de ce que nous faisons et nous avons pris l'engagement d'améliorer continuellement la manière dont nous menons nos activités par l'innovation et le partage de l'information. Nous mettons un fort accent sur les besoins de nos clients et nous sommes dévoués à satisfaire leurs besoins avec un sentiment d'urgence.



**Marine Atlantique est une société de transport qui procure une liaison essentielle entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse, et est un élément fondamental de l'économie du Canada atlantique, particulièrement à Terre-Neuve-et-Labrador, car elle transporte des biens (comme des aliments, des fournitures médicales et des produits de détail) ainsi que des personnes (y compris les résidents voyageurs et les touristes). À titre de société d'État fédérale, Marine Atlantique a le mandat d'offrir un service de traversier à longueur d'année aux passagers et aux clients commerciaux.**



## NOS ACTIVITÉS

Marine Atlantique transporte une gamme diversifiée de voyageurs et de véhicules. La société transporte quotidiennement des passagers, des véhicules passagers et leurs occupants, des camions gros porteurs et leurs occupants, des remorques sans tracteur (remorques seules sans conducteur) et autres véhicules comme les autocaravanes, les autobus, les motocyclettes et les véhicules tout-terrain.

Seul service à assurer la traversée quotidienne entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse à longueur d'année, la société transporte des produits entrant et quittant la province par l'intermédiaire de l'industrie du camionnage commercial. Des marchandises vitales importantes, dont des aliments périssables et des fournitures médicales sont transportés tous les jours. Les entreprises locales de Terre-Neuve comptent sur notre service pour maintenir leur chaîne d'approvisionnement à l'extérieur de l'île.

À titre de principal service de traversier des véhicules passagers vers l'île de Terre-Neuve et en provenance de celle-ci, Marine Atlantique constitue aussi un précieux transporteur de voyageurs. Les voyages par traversiers assurent la liaison entre l'île de Terre-Neuve-et-Labrador et le reste du Canada. Au cours des mois de l'été, Marine Atlantique transporte un grand nombre de voyageurs, résidents et non-résidents, et joue un rôle clé dans le soutien de l'industrie du tourisme de la province.

Marine Atlantique utilise quatre traversiers rouliers (à savoir, elle transporte des passagers et des véhicules embarquant sur le navire par des rampes d'accès) conçus pour répondre aux besoins de sa clientèle diversifiée. À partir de l'envoi de grands volumes de marchandises jusqu'à l'offre de commodités modernes à ses passagers, Marine Atlantique s'efforce de procurer une expérience de voyage sécuritaire, fiable et de qualité.

### LE SAVIEZ-VOUS?

**Le Canada a une Loi sur le transport des marchandises dangereuses qui régit le transport de milliers de marchandises dont des articles de tous les jours à partir de vernis à ongles, la peinture et les piles jusqu'aux feux d'artifice et la dynamite.**

**Les navires de Marine Atlantique traversent le golfe du Saint-Laurent, un environnement qui peut présenter des défis météorologiques importants. Bien que les conditions météorologiques agréables présentent un magnifique panorama pittoresque, c'est aussi une zone où les vents forts et la présence de glace importante peuvent toucher les opérations et justifier les exigences de Marine Atlantique pour des traversiers de cote glace et des équipages hautement qualifiés.**



## NOTRE ENVIRONNEMENT D'EXPLOITATION

En activité à longueur d'année, les navires de Marine Atlantique naviguent tout autant pendant les journées agréables d'été que dans des conditions hivernales difficiles. Le service de traversier est fortement influencé par son environnement d'exploitation et les capitaines et les équipages de nos navires surveillent constamment les conditions météorologiques pour la sécurité et le confort des passagers pendant le voyage.

L'environnement dans lequel opère le service de traversier de Marine Atlantique démontre la nécessité de disposer de navires modernes, de cote glace, bien entretenus, ainsi que d'employés hautement qualifiés et compétents. De par sa nature, le service offert par Marine Atlantique exige la réalisation d'opérations complexes et l'accent est toujours mis sur la sécurité, la fiabilité et le service à la clientèle.

## NOS NORMES DE SÉCURITÉ ET NOS RÈGLEMENTS

Les navires de Marine Atlantique sont maintenus à des normes élevées de réglementation et de sécurité. Les navires doivent se conformer aux lois et règlements de la Sécurité maritime de Transports Canada et sont inspectés par la Sécurité maritime de Transports Canada et DNV GL, une des plus grandes sociétés de classification du monde pour assurer le respect de ces codes et règlements. Le système de gestion de la sécurité des navires est vérifié par une société indépendante, la Lloyd's Register, afin de garantir qu'il est conforme aux exigences du Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution. Marine Atlantique est assujettie à divers règlements et lois, notamment : le Code canadien du travail, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et les règlements apparentés, le Code maritime international des marchandises dangereuses, la Loi sur la responsabilité en matière maritime et les règlements apparentés, la Loi sur la marine marchande du Canada et les règlements apparentés, la Loi sur la gestion des finances publiques, le Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs et les exigences relatives aux zones de contrôle des émissions de soufre.



# FAITS SAILLANTS DES **DOUZE DERNIERS MOIS**

Au cours de l'année, la société a poursuivi ses nouveaux investissements du point de vue de l'infrastructure, des activités commerciales et des ressources humaines. Englobant un vaste éventail d'initiatives commerciales : nouvelles billetteries, améliorations de quais, initiatives de formation, offres à la clientèle, engagements environnementaux et sociaux, rehaussement de nos systèmes commerciaux internes, Marine Atlantic travaille assidûment pour s'améliorer chaque jour pour offrir à nos clients une expérience des plus sécuritaire, fiable, efficace et satisfaisante.

Voici certains faits saillants de l'exercice 2017-18.



# INVESTISSEMENTS FAITS DANS LES INFRASTRUCTURES ET LES ACTIVITÉS COMMERCIALES

**L'objectif de Marine Atlantique est d'offrir aux clients une expérience de voyage positive. Nous investissons donc continuellement dans les infrastructures et les technologies afin d'améliorer tous les aspects de nos activités. Grâce à l'enveloppe de financement de 445 millions de dollars sur trois ans annoncée au budget de 2017, nous avons une plus grande certitude pour la planification des activités au cours de plusieurs exercices.**

## Configuration future de la flotte

Avec l'acquisition du *Blue Puttees* et du *Highlanders* au cours de l'exercice 2015-16, des discussions sont en cours pour déterminer l'avenir du *Atlantic Vision* qui fait l'objet d'un affrètement jusqu'en novembre 2018 avec l'option d'une prolongation d'une année. Au budget de 2018, un financement a été identifié pour la remise en état du *Leif Ericson*.

Marine Atlantique continuera à travailler avec le gouvernement fédéral dans la prochaine année en ce qui concerne la configuration future de la flotte de la société.





## Immeuble d'administration de Port aux Basques

Dans notre ville portuaire de Port aux Basques, Marine Atlantique a des emplacements distincts pour nos équipes des finances, des technologies de l'information, des risques et de la stratégie, de la santé et de la sécurité et de l'affectation des équipages. Ces emplacements sont limités par des défis d'infrastructure nuisant à l'efficacité des activités quotidiennes. La société a procédé à un examen afin d'identifier des options dans le but de pallier ces défis et d'améliorer les opérations quotidiennes. L'examen a permis de déterminer qu'il fallait procéder à la construction d'une nouvelle installation qui regroupera les employés en un seul endroit.

Nous avons mis sur pied une équipe de projet et des activités d'acquisition de terrains sont en cours. La Société est ravie de la construction d'une nouvelle installation à Port aux Basques et des avantages qu'elle apportera à nos opérations, à nos employés et à notre présence dans la collectivité locale.

## Postes de péage et billetteries

La zone des postes de péage et les billetteries sont les premiers points d'interaction avec les clients pour les conducteurs arrivant à nos terminaux. À North Sydney et à Port aux Basques, ces zones présentaient des défis en matière de conception et d'aménagement, ce qui créait de la congestion et devenait obsolète du point de vue de la sécurité, de la sûreté et de la technologie.

Au cours de l'année, la zone de péage a été reconfigurée et de nouveaux guichets de billetterie ont été construits à North Sydney pour améliorer la circulation, mieux servir tous les groupes de clients, offrir de nouvelles caractéristiques de sûreté et de sécurité et intégrer de nouvelles technologies.

Des plans de reconfiguration similaires sont en place pour notre terminal de Port aux Basques dans le cadre de la deuxième phase du projet.



## Modernisation des infrastructures de quai

Dans le cadre de notre engagement à améliorer notre infrastructure d'amarrage, nous améliorons continuellement nos installations. Au cours de l'année, des projets se sont tenus à Port aux Basques et à North Sydney pour moderniser et installer de nouvelles défenses de quai (conçues pour protéger les navires et les quais) alors que les travaux étaient réalisés pendant les mois d'automne et d'hiver.

## Modernisation du système d'amarrage

Le processus d'accostage est un élément fondamental de notre exploitation puisque nos navires arrivent et partent du port chaque jour. Un élément clé de l'accostage est connu sous le nom d'amarrage, le processus par lequel le navire est fixé à l'infrastructure du quai. Alors que l'amarrage est une partie nécessaire de nos opérations quotidiennes, elle présente également des risques inhérents en raison de la nature de la tâche. Notre objectif est de minimiser les risques au cours des activités, ce qui explique pourquoi la société a examiné des options d'amarrage qui rehausseront la sécurité de ses employés pendant le processus d'accostage.

Après un processus de demande de renseignements fructueux au cours de l'exercice 2016-17 et plusieurs mois de diligence raisonnable, de conception technique, de discussions avec des experts externes et des consultations internes, un système d'amarrage automatisé a été déterminé comme étant la meilleure option pour notre opération. En plus de rehausser la sécurité, cette option offre des possibilités d'améliorer davantage l'expérience client en réduisant le temps nécessaire pour amarrer le navire et commencer le processus de déchargement.

Les travaux de préparation ont été achevés et le plan de mise en œuvre du nouveau système a été complété; l'infrastructure doit être installée au cours du prochain exercice.



## Projet d'égouts pluviaux et de pavage du terminal

Le réseau d'égouts pluviaux du terminal de Port aux Basques permet d'orienter les flux des eaux provenant des intempéries et des tempêtes afin d'éviter la détérioration des aires de rassemblement du terminal. Au cours de l'année, la quatrième phase du projet a été achevée en remplaçant l'infrastructure plus ancienne et en se connectant à la nouvelle tuyauterie installée l'année précédente.

Pour offrir plus de stabilité aux remorques commerciales et moins de dommages aux infrastructures, l'aire de rassemblement et les zones de stationnement ont été modernisées, ce qui comprenait un projet de pavage. Dans le cadre de ces améliorations, une plate-forme de béton a été installée dans la zone des remorques sans tracteur pour un soutien additionnel pour les boîtes Roloc (boîtes métalliques servant de support lors du transport des remorques sans tracteur) conçues pour éviter d'endommager les remorques des clients commerciaux.



## Renouvellement des processus commerciaux

Le Projet de renouvellement des processus commerciaux (RPC) est une initiative pluriannuelle à l'échelle de l'entreprise visant à améliorer les processus de travail à l'échelle de Marine Atlantique. Le RPC permettra une utilisation efficace de la technologie pour augmenter l'efficacité organisationnelle, simplifier les processus commerciaux complexes et améliorer l'accès à des informations fiables. Globalement, le RPC nous permettra d'améliorer encore davantage l'expérience de nos clients et de renforcer notre activité.

L'année dernière, nous nous sommes concentrés sur la préparation de la mise en œuvre de notre nouvelle solution technologique avec des activités reliées aux exigences de processus axées sur les ressources humaines et la finance, dont notre système de paie. Au cours de la phase initiale, nous avons déterminé les exigences et nous avons élaboré la mise en œuvre ainsi qu'une stratégie de gestion du changement. Nous sommes maintenant passés aux étapes de configuration et de validation du système et nous avons développé des processus d'état futurs ainsi que des stratégies de préparation au changement, de communication et d'engagement.

Au cours de l'année à venir, nous poursuivrons les activités de configuration et de validation et nous réaliserons des tests du système, des cycles de paiement parallèles, la conversion des données et l'élaboration de matériel de formation. Le nouveau système sera mis en service au cours du prochain exercice.

## Connectivité du navire

Marine Atlantique continue de travailler pour améliorer la connectivité du réseau de données pour nos navires en mer. À l'appui de ces efforts, la société a lancé un projet pilote durant l'année sur le service de Port aux Basques à North Sydney. Ce projet a mené à l'installation de nouvelles infrastructures sur la station cellulaire dans le sud-ouest de Terre-Neuve et au Cap-Breton. Bien qu'il y ait encore des améliorations à apporter, la société est satisfaite des premiers résultats du projet pilote.

L'objectif de la première phase du projet était d'améliorer les fonctions d'entreprise. Compte tenu de ces résultats, la société évaluera d'autres possibilités qui pourraient être offertes pour renforcer l'accès Wi-Fi des clients et des employés au cours de la prochaine année.





## Collaboration virtuelle

La collaboration virtuelle est une forme de communication efficace et performante pour les entreprises possédant plusieurs sites. La capacité de travailler virtuellement avec des équipes de projet, des employés d'autres services et lieux et des parties prenantes externes du monde entraîne une réduction des coûts de déplacement et du stress de l'équilibre travail/vie privée tout en permettant aux équipes de répondre aux besoins de l'organisation.

Nous avons déployé une nouvelle solution au cours de l'année. La nouvelle solution permet une collaboration plus efficace avec des flux audio et vidéo de meilleure qualité; ce qui ressemble davantage à des réunions en personne.

## Révision judiciaire

Les deux dernières années ont été très occupées pour Marine Atlantique alors que nous nous préparions à nous défendre contre une requête de révision judiciaire déposée auprès de la Cour fédérale du Canada le 4 mars 2016. Cette révision était liée au processus et sur la base selon lesquels Marine Atlantique établissait ses tarifs de transport commercial pour ses services de traversier et qui présentaient le potentiel d'augmenter considérablement les coûts d'expédition et de marchandises pour les Terre-Neuviens et les Labradoriens.

En octobre 2017, après plusieurs mois de travaux préparatoires, notre équipe juridique s'est présentée devant le tribunal. Au début de mars 2018, la Cour fédérale a rendu sa décision en faveur de Marine Atlantique.

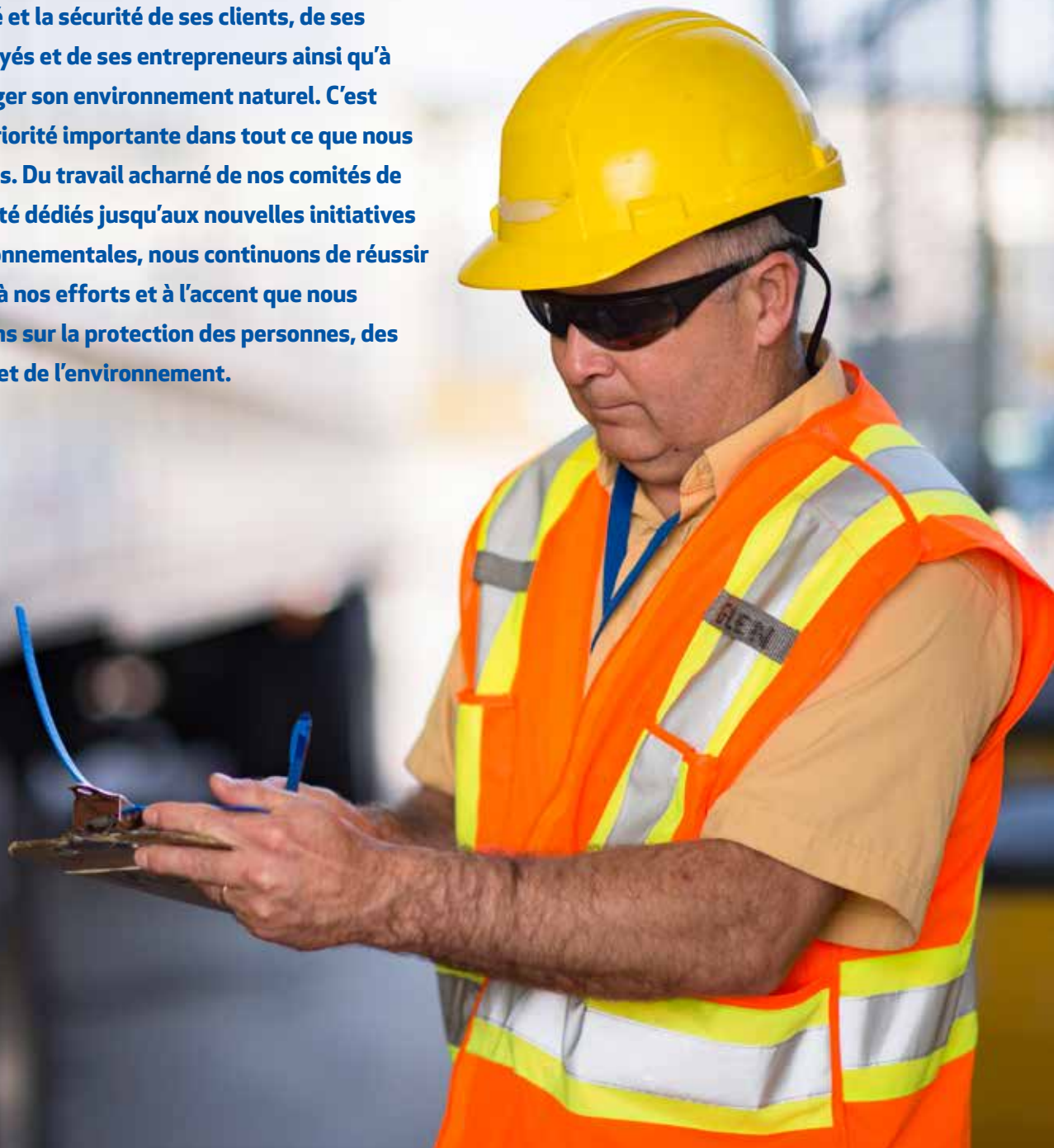
**« Un merci spécial à notre équipe juridique et à tous ceux qui ont contribué à la préparation de ce dossier. Nous sommes heureux de continuer à offrir un service de traversier de qualité, accessible et abordable à nos clients ».**

*Kristopher Parsons,  
Président du Conseil  
d'administration*



# NOTRE ENGAGEMENT ENVERS **LA SÉCURITÉ, LA SÛRETÉ ET L'ENVIRONNEMENT**

Marine Atlantique est engagée à assurer la sûreté et la sécurité de ses clients, de ses employés et de ses entrepreneurs ainsi qu'à protéger son environnement naturel. C'est une priorité importante dans tout ce que nous faisons. Du travail acharné de nos comités de sécurité dédiés jusqu'aux nouvelles initiatives environnementales, nous continuons de réussir grâce à nos efforts et à l'accent que nous portons sur la protection des personnes, des biens et de l'environnement.







## Ocean Safe V

L'objectif de Marine Atlantique est d'éviter une situation d'urgence avant qu'elle ne survienne. Être prêts pour une telle situation est cependant vital pour nos activités de préparation aux situations d'urgence. En novembre, de nombreux organismes externes et partenaires communautaires dont les services d'incendie locaux, la GRC, la Police régionale du Cap-Breton, la Force opérationnelle interarmées Atlantique, les bureaux provinciaux de gestion des urgences ainsi que d'autres organismes de Port aux Basques et de North Sydney, ont participé à Ocean Safe V, notre exercice annuel d'intervention d'urgence.

L'exercice de cette année impliquait de travailler sur divers scénarios potentiels et de déterminer nos activités d'interaction et de réponse. Qu'il s'agisse d'intervenir directement, d'aider les clients ou de diffuser l'information, de nombreuses tâches importantes sont essentielles lors d'une situation d'urgence. C'est pourquoi nous participons continuellement à des exercices pour identifier où nous pouvons apporter des améliorations continues.

## Certification LEED du terminal de North Sydney

En 2016-17, Marine Atlantique a présenté sa demande et ses documents justificatifs au Conseil vert du Canada pour que le terminal de North Sydney obtienne la désignation officielle de la certification LEED. Au cours de cette année, la société a reçu la certification d'homologation Argent LEED confirmant que l'installation est un chef de file dans la conception environnementale et énergétique.

L'obtention de cette reconnaissance a nécessité beaucoup de travail, de préparation et de diligence raisonnable et a été rendue possible grâce aux nombreux employés qui ont participé aux phases de conception et de développement du nouvel immeuble de terminal. Par cette désignation, Marine Atlantique a démontré des performances élevées reliées à l'immeuble dans des domaines clés de la santé et de l'environnement, y compris le développement durable du site, les économies en eau, l'efficacité énergétique, la sélection des matériaux et la qualité de l'environnement intérieur.

Au cours des étapes de conception et de planification de l'immeuble, la société s'est concentrée sur des initiatives telles que l'éclairage économe en énergie, l'aménagement paysager exigeant peu d'eau, la fourniture de bornes pour voitures électriques, le chauffage à bon rendement énergétique, les peintures et les adhésifs à faible émission, la conservation de l'eau et la surveillance de l'air intérieur. Ces caractéristiques permettront d'économiser de l'énergie et de réduire l'empreinte environnementale pour le présent et l'avenir.





## Prix Mobius

Grâce à l'engagement impressionnant de la direction et du personnel qui ont adopté le nouveau programme de gestion des déchets chez Marine Atlantique, la société a reçu le prix Mobius 2017 de l'excellence environnementale de Divert Nova Scotia.

Organisés chaque année par Divert Nova Scotia, les prix Mobius réunissent des entreprises, des gouvernements, des universités et des collectivités de la province qui établissent la norme des pratiques environnementales en Nouvelle-Écosse et « qui se dépassent pour l'environnement ».

La municipalité régionale du Cap-Breton a proposé Marine Atlantique pour ses efforts renouvelés visant à détourner les déchets des sites d'enfouissement et à mettre l'accent sur les initiatives environnementales.

## Respect des règlements de la SECA

Marine Atlantique poursuit ses efforts pour se conformer aux règlements sur les zones de contrôle des émissions de soufre (SECA) d'ici 2020. La transition en cours vers un carburant diesel marin plus propre réduit les émissions de soufre et a été combinée à notre objectif constant de réduire la consommation de carburant. Le *Blue Puttees* et le *Highlanders* ont passé au diesel marin. Le *Leif Ericson* subira des modifications pour permettre au navire de brûler du diesel marin au cours de l'année à venir.

### QUE SONT LES ZONES DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS DE SOUFRE (SECA)?

L'Organisation maritime internationale a désigné les zones à travers le monde pour réduire les émissions de soufre. Le Canada est signataire de ces accords et est donc mandaté pour satisfaire la nouvelle réglementation.

Le déploiement du programme de gestion des déchets de Marine Atlantique lancé en 2016-17 se poursuit dans l'ensemble de la société. Il s'agit de l'un des sites de gestion des déchets désignés à notre terminal de Port aux Basques dans le cadre du programme.



Dans le cadre de la Semaine de la réduction des déchets, Marine Atlantique s'est associée à la Municipalité régionale du Cap-Breton pour organiser des séances interactives de sensibilisation des communautés portant sur l'importance des déchets et de notre environnement. Environ 1 000 étudiants ont participé aux séances pour obtenir des informations précieuses en vue de réduire leur empreinte écologique.



Baleine noire, Mention de source : Christin Khan, NEFSC/NOAA  
(Loi sur la protection des mammifères marins, permis 17355)

## Notre environnement marin

En tant que fournisseur de transport maritime, Marine Atlantique partage l'environnement marin avec de nombreux animaux marins et terrestres.

L'un de ces animaux est la baleine noire de l'Atlantique Nord en voie de disparition. L'été dernier, Transports Canada a imposé une zone de réduction de la vitesse dans la partie supérieure du golfe du Saint-Laurent pour protéger les baleines. Reconnaisant la nature migratoire des baleines de l'Atlantique Nord, nous avons surveillé de près leur progrès et nous continuerons à travailler avec Transports Canada relativement à toute répercussion potentielle sur notre zone de service. Nous avons d'ailleurs formé un groupe de travail pour le suivi de cette question et nous avons élaboré des plans opérationnels et d'atténuation dans l'éventualité que la zone de réduction de vitesse s'applique à notre zone. Nous continuons de travailler avec Transports Canada et nous nous engageons à apporter notre contribution pour protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord.

La sterne arctique est l'espèce d'oiseau ayant la plus longue migration, connue pour parcourir de 70 000 à 90 000 kilomètres par an. Un nombre important d'oiseaux migrent chaque année vers North Sydney et ils ont adopté un dauphin en béton à l'extrémité de l'un des quais de Marine Atlantique comme site de nidification. Les oiseaux et leurs nids sont protégés en vertu de la *Loi fédérale sur la convention concernant les oiseaux migrants*.

Afin de mieux protéger les sternes et leurs aires de nidification, nous avons pris des mesures supplémentaires au cours de l'année, notamment l'enlèvement d'une structure de passerelle abandonnée qui créait des problèmes pour leur habitat.

Marine Atlantique reconnaît l'importance de la conservation de la faune et elle continuera de prendre des mesures pour protéger notre environnement naturel.

## Certification Marine Verte

Poursuivant notre engagement envers l'excellence environnementale, Marine Atlantique a adhéré à l'Alliance verte, le plus important programme environnemental volontaire de l'industrie maritime en Amérique du Nord. Par le biais de ce programme, la société poursuit son engagement à entreprendre des actions concrètes qui vont au-delà des exigences réglementaires visant à améliorer la performance environnementale et la durabilité.

Au cours de l'année, l'Alliance verte a réalisé une vérification pour évaluer et vérifier notre adhésion au programme. Cette vérification, qui doit être effectuée tous les deux ans pour maintenir notre certification, incluait les actifs sur les navires et à terre. Nous sommes heureux d'annoncer que les opérations à bord et à terre ont reçu une certification.



Les indicateurs de performance clés de l'Alliance verte comprennent :

- Réduction du risque d'introduction d'espèces envahissantes
- Mise en œuvre de mesures visant à réduire les répercussions sur les activités portuaires
- Leadership environnemental
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre
- Utilisation de carburants plus propres
- Manipulation responsable des liquides huileux
- Prévention des déversements et des fuites
- Réduction du bruit sous-marin
- Rehaussement des activités de gestion des déchets

# RENFORCER L'EXPÉRIENCE POUR **NOS CLIENTS**

Chez Marine Atlantique, l'expérience de voyage de nos clients est primordiale pour nous. Des investissements dans la technologie, de nouvelles commodités, une efficacité accrue de nos processus commerciaux et de nouvelles approches de nos activités quotidiennes sont en place pour répondre aux besoins de nos clients. Les niveaux de satisfaction de la clientèle demeurent élevés et, grâce à un dialogue continu avec nos partenaires et nos parties prenantes, nous continuerons de trouver des améliorations dans l'année à venir.



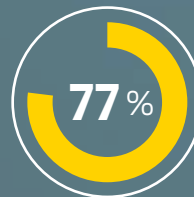
des clients sont **très satisfaits de la courtoisie du personnel** à bord et au terminal.



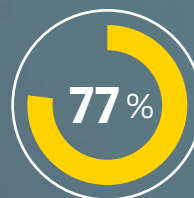
des clients sont susceptibles de **recommander Marine Atlantique** à la famille et les amis.



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



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



des clients sont **très satisfaits de la fiabilité du service** de Marine Atlantique.





## Initiatives de renouvellement de l'expérience client

L'initiative de renouvellement de l'expérience client est conçue pour identifier « l'art du possible » en ce qui concerne les options de prestation du service à la clientèle sur nos navires. L'initiative pluriannuelle comprend l'analyse comparative et l'analyse des écarts afin de déterminer les meilleures options pour améliorer l'achalandage, les revenus et l'expérience globale du client. La transformation de l'expérience des clients lors de nos traversées constitue un domaine clé identifié. Une équipe de projet évalue les options et les approches, toutes conçues pour mieux répondre aux besoins de nos clients.

## Campagnes de rabais

Dans la poursuite de l'engagement de la société à explorer de nouvelles options de tarification, nous avons offert deux campagnes de rabais au cours de l'année. La première campagne offrait une carte d'essence de 50 \$ pour les réservations effectuées en avril et en mai en vue d'une traversée à des dates précises en juin et en juillet. La deuxième campagne consistait en une promotion de traversées gratuites pour les enfants pour les réservations effectuées en février et en mars pour les traversées au cours du mois de juillet 2018.

Nos campagnes de rabais en cours testent diverses promotions dans le but de développer un modèle de tarification qui offrira aux clients plus d'options et de choix qui reflètent leurs préférences de voyage individuelles.

## Nouvelle architecture de tarification

Tirant parti de nos campagnes de rabais, Marine Atlantique élabore présentement un nouveau système de tarification qui contribuera à offrir de la souplesse et des options aux clients, à générer des revenus supplémentaires et à mieux faire correspondre la capacité et la demande. Au cours de l'année, nous avons effectué de la recherche industrielle, de l'analyse comparative et des examens internes des intervenants, nous avons lancé des stratégies de tarification et également créé des régimes alternatifs. Des travaux supplémentaires seront réalisés au cours du prochain exercice.





## Projet pilote de service d'autobus de Scott's Cove

Marine Atlantique était heureuse de poursuivre son partenariat avec la Ville de Port-aux-Basques afin d'améliorer l'expérience globale de voyage de nos clients et de créer de nouvelles occasions commerciales pour la Ville.

Au cours de l'exercice précédent, Marine Atlantique et la Ville se sont associées pour offrir aux clients l'accès au centre-ville de Scott's Cove durant les mois d'été. Grâce à ce partenariat, un autre projet pilote a été lancé à l'été 2017, offrant aux clients un service de navette gratuit du terminal à l'extrémité de la propriété, où ils pourront accéder au centre-ville.

Les clients ont donné des commentaires positifs sur ce service. Nous sommes impatients de poursuivre notre partenariat avec la Ville de Channel-Port aux Basques, alors que nous déterminons les prochaines étapes pour des initiatives semblables au cours de l'année à venir.

## Nos précieux clients commerciaux

L'industrie du camionnage commercial fait partie intégrante du transport de marchandises qui sont consommées chaque jour dans le Canada atlantique. Qu'il s'agisse de s'assurer que les rayons des magasins sont bien approvisionnés, que les hôpitaux disposent de fournitures vitales pour promulguer des soins ou que du matériel est disponible pour accomplir plusieurs tâches que nous tenons pour acquises, les conducteurs commerciaux sont toujours là, modestement, pour répondre aux besoins des Canadiens de l'Atlantique.

Chez Marine Atlantique, nous reconnaissons le précieux travail accompli par nos partenaires commerciaux et le rôle vital qu'ils jouent dans l'économie de notre région. Pour souligner ces efforts, des activités de reconnaissance des clients commerciaux sont tenues à nos terminaux de North Sydney et de Port aux Basques en novembre.

Des événements supplémentaires sont prévus pour le futur.







## Promouvoir notre potentiel touristique

En tant que fier partenaire du potentiel touristique de notre région, nous avons poursuivi nos efforts pour promouvoir et appuyer les voyages au Canada atlantique. Dans le cadre de ces initiatives, la société était un commanditaire platine du congrès et salon annuel d'Hotel Hospitality Newfoundland and Labrador et a participé à des salons touristiques dans l'est et au centre du Canada. Ces événements visent à attirer de nouveaux clients à notre service et créer de nouvelles occasions pour le secteur touristique de notre région.

## Communications accrues avec les clients

### MODERNISATION DU SITE WEB

Les besoins en ligne de nos clients continuent d'évoluer. Pour permettre à Marine Atlantique de répondre à ces besoins, l'organisation a amorcé le processus de mise à jour et de remplacement du site Web actuel afin de le rendre plus réactif, accessible et efficace pour les clients. Avec la croissance continue de l'achalandage mobile du site Web, il est important de répondre aux attentes des clients et aux changements technologiques. Le nouveau site Web devrait être déployé au cours du prochain exercice.

### MÉDIAS SOCIAUX

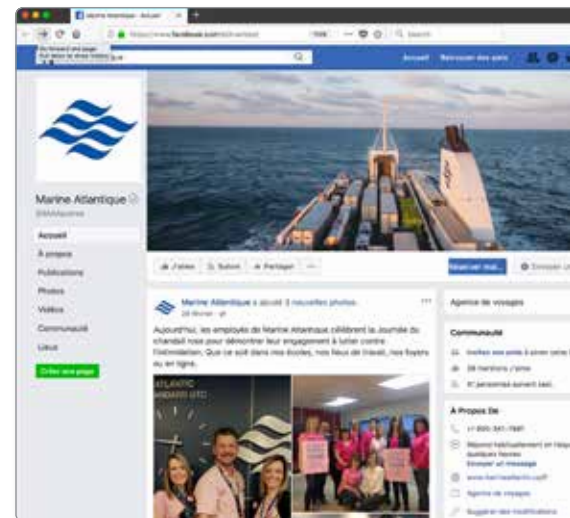
Les médias sociaux offrent l'occasion de partager des informations et d'interagir avec les clients de la manière qui répond le mieux à leurs besoins. La présence de la société sur les médias sociaux continue de croître avec de nouveaux abonnés qui utilisent nos plateformes sociales pour trouver de l'information et interagir avec nos employés. En plus des comptes actuels sur Twitter, Instagram, YouTube et LinkedIn et de notre blogue [www.http://traverseemarineatlantique.ca/](http://traverseemarineatlantique.ca/), Marine Atlantique a lancé son nouveau compte Facebook au cours de l'année. Nos plates-formes de médias sociaux continuent d'être populaires et le lancement de la page Facebook s'est avéré être un grand succès pour la communication directe avec les clients.

### AFFICHAGE NUMÉRIQUE

Notre présence par l'entremise de l'affichage numérique continue de croître chez Marine Atlantique. Pour les clients, de grands panneaux sont disponibles à nos terminaux et à bord de nos navires. Nous y présentons des informations importantes concernant nos opérations, les horaires, la météo, les promotions, les services et les commodités. Nous élaborons et téléchargeons en continu sur les panneaux de nouvelles informations destinées aux clients.



Le président et chef de la direction Paul Griffin parle aux délégués au congrès et salon annuel d'Hotel Hospitality Newfoundland and Labrador





# CÉLÉBRATION DE CANADA 150

L'année 2017 a été mémorable pour notre pays alors que nous célébrons le 150<sup>e</sup> anniversaire du Canada! Chez Marine Atlantique, de nombreuses activités ont été organisées tout au long de l'événement d'une année. Parmi celles-ci :

- Des articles dédiés mettant en vedette des informations historiques, culturelles et liées à la diversité dans notre bulletin d'information mensuel destiné aux employés.
- Une campagne créative mettant en vedette les « Hublots donnant sur le passé » qui racontaient la façon dont Marine Atlantique a aidé les Canadiens à naviguer entre Port aux Basques et North Sydney lors de la fête du Dominion le 1er juillet 1898 jusqu'au moment où Terry Fox a voyagé avec Marine Atlantique lors de son historique Marathon de l'espoir en 1980.
- Afin de cibler nos passagers les plus jeunes, des panneaux passe-têtes personnalisés ont été créés à partir d'images iconiques canadiennes et de livres d'activités avec des pages sur le thème de Canada 150.
- Nos navettes ont été enveloppées dans un thème rouge du Canada 150.
- Les drapeaux de Canada 150 ont été hissés et des articles promotionnels ont été donnés aux clients. Le 1er juillet, nous avons remis un bon de 150 \$ pour chaque réservation en vue d'un prochain voyage.
- Dans nos restaurants, des options de menu ont été présentées pour célébrer la culture et la gastronomie de divers endroits au Canada.
- Nous avons lancé une campagne médiatique qui comprenait des affichages numériques sur des sites Web et des panneaux publicitaires bien en vue.

En tant que Canadiens, nous avons beaucoup à célébrer au sujet de notre grand pays et, chez Marine Atlantique, nous sommes heureux de partager cette fierté avec nos clients et nos concitoyens canadiens.



# UNE MAIN-D'ŒUVRE **FORTE ET EFFICACE**



**Nos employés constituent la ressource la plus importante de Marine Atlantique. Ils font montre de leur dévouement et de leur engagement 365 jours par année, alors que nous travaillons en vue de répondre aux besoins de transport de nos clients. Grâce à nos nombreuses initiatives de recrutement, de rétention et de formation, notre personnel est axé sur le développement continu des compétences pour permettre notre succès.**

## Programme de perfectionnement de la gestion et du leadership

Un nouveau programme de développement de la gestion du leadership a été lancé au cours de l'année pour développer et perfectionner les compétences en leadership au sein de Marine Atlantique. Le programme fournira aux personnes des compétences de base en gestion et en leadership qui leur donneront des possibilités d'avancement de carrière ainsi que le perfectionnement professionnel continu pour ceux qui sont actuellement dans des postes de supervision et de gestion.

L'objectif du programme est d'aider les employés à bâtir leur carrière dans notre société et d'identifier les personnes en vue de la planification de la relève. La première classe composée de 29 employés pour ce programme d'une année a débuté en janvier. Les étudiants prennent du temps supplémentaire, en dehors de leurs tâches normales, pour participer au programme. Des programmes supplémentaires seront offerts chaque année alors que nous préparons nos leaders de demain à assumer de nouveaux rôles au sein de l'organisation.

## Formation et assistance aux employés

Marine Atlantique a besoin d'une main-d'œuvre hautement qualifiée pour remplir son mandat avec succès. À ce titre, la société offre des possibilités de formation et d'éducation, y compris l'accès à des ressources financières et connexes à des fins de perfectionnement professionnel. Par l'entremise de programmes tels que le Programme d'aide financière à l'éducation et les efforts pour rendre les programmes de formation plus accessibles, pratiques et efficaces, la société s'engage à accroître nos talents internes et à fournir aux employés de nouvelles compétences et des possibilités d'avancement professionnel et de carrière.

## Négociations collectives

Marine Atlantique a des relations constructives et professionnelles avec ses syndicats. Au cours de l'année, le processus de négociation s'est poursuivi avec la conclusion de quatre accords. Les deux ententes restantes se poursuivront par des activités de règlement des différends au cours de la prochaine année. La société est impatiente de conclure une nouvelle convention collective avec ces autres syndicats.





## Recrutement

Chaque année, Marine Atlantique évalue le nombre et les types de postes qui seront requis pour l'année à venir. Après le succès des salons de recrutement de l'année dernière pour le personnel des services aux passagers, d'autres salons ont eu lieu à Cap-Breton et à Terre-Neuve (Port aux Basques, Stephenville, Deer Lake, Gander et St. John's).

Au sein de la société, le service des Ressources humaines a effectué une analyse de l'effectif dans divers services afin d'identifier les lacunes potentielles dans les postes clés et d'élaborer des plans de relève et des possibilités de l'avancement professionnel pour les employés.

Marine Atlantique s'efforce toujours d'être un employeur de choix et recherche continuellement des personnes exceptionnelles pour se joindre à notre équipe.

## Gestion du rendement

Le programme MyCareerCompass procure un forum de communication bidirectionnelle entre le superviseur et l'employé qui représente une occasion de rétroaction, une confirmation des attentes en matière de rendement, des discussions sur les possibilités de carrière et l'identification des besoins et des initiatives de développement pertinents. Au cours de l'année, nous avons déployé le programme et le modèle de gestion du rendement pour tous les superviseurs et nous avons également offert un programme pilote à plusieurs titulaires de postes de première ligne.

## Sondage sur l'engagement des employés

En 2016-17, les employés de Marine Atlantique ont répondu à un sondage sur l'engagement des employés. Après la publication des résultats du sondage, la société s'est engagée à explorer davantage l'information reçue et une série de 54 séances de groupe de discussion ont été menées dans tous les secteurs de l'organisation.

Faisant suite à ces séances, un rapport sur l'engagement par rapport à l'emploi a été rédigé et partagé avec les employés. Ce rapport présentait les conclusions des séances de groupe et établissait un plan d'action sur la façon dont les domaines d'intérêt seraient traités immédiatement, à court et à long terme. La mise en œuvre de bon nombre de ces initiatives est déjà en cours et nous réaliserons des mises à jour régulières au début de la nouvelle année.



## Un milieu de travail diversifié, inclusif et respectueux

En tant que société d'État fédérale, Marine Atlantique s'est engagée à bâtir un milieu de travail diversifié, inclusif, psychologiquement sain et respectueux. Pour y parvenir, la société a poursuivi ses initiatives au cours de l'année, notamment des activités de formation, de communication et de sensibilisation, ainsi que des évaluations et des interventions en milieu de travail. L'embauche d'une personne dont le rôle est grandement axé sur la création d'un milieu de travail respectueux englobant la diversité et l'inclusion revêt une importance particulière.

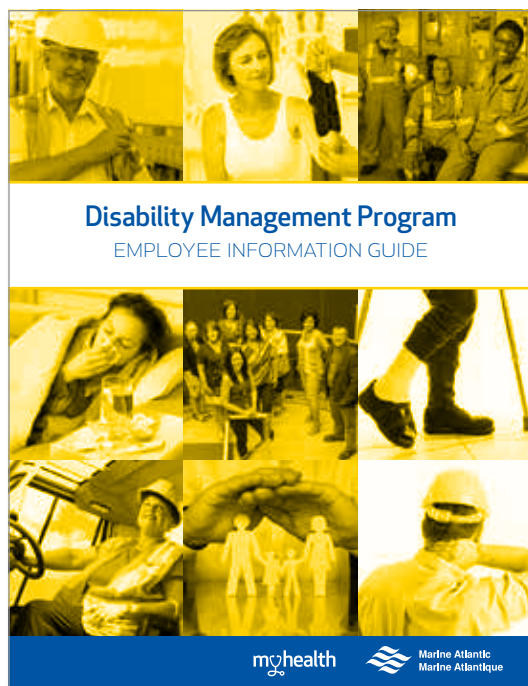
Nous avons élaboré le programme Milieu de travail respectueux. Ce programme de deux jours éduque et informe tous les employés au sujet des environnements de travail respectueux et procure la connaissance de concepts importants qui forment la base d'un milieu de travail sécuritaire et respectueux. Nous avons reçu des commentaires positifs au sujet de ces initiatives.

Le comité sur la diversité de Marine Atlantique met l'accent sur la sensibilisation aux différences culturelles et sur la valeur de la diversité et continue de lancer des initiatives pour interagir avec la communauté locale. Nous poursuivrons les activités de sensibilisation au cours de la prochaine année.

## Promotion d'un milieu de travail sain

Marine Atlantique reconnaît l'importance d'un milieu de travail sain et sécuritaire. À cette fin, nous avons mis davantage l'accent sur les examens médicaux préalables à l'embauche et les examens de la capacité d'adaptation au travail. Au cours de l'année, des cliniques de santé et des conseils de santé individuels ont été organisés pour les employés de l'ensemble de l'organisation. Le lancement d'un programme d'abandon du tabac s'est également avéré populaire.

Marine Atlantique a mis en œuvre un programme révisé pour la gestion de l'invalidité qui aide les employés en facilitant une intervention précoce dans la gestion des absences d'un employé en raison d'une blessure ou d'une maladie dans le but de la réintégrer rapidement et en toute sécurité. Cette approche vise à minimiser les répercussions économiques et émotionnelles sur les employés. L'intervention précoce est considérée comme la pierre angulaire de la gestion de l'invalidité nécessitant la participation et la collaboration de tous, y compris l'employé, son superviseur direct, les fournisseurs de soins de santé, les infirmières en santé du travail, le consultant externe en santé et les ressources humaines. Dans le cadre du programme révisé, Marine Atlantique est passée à un nouveau fournisseur externe de services médicaux et a élaboré un nouveau Guide d'information à l'intention des employés pour le Programme de gestion des limitations fonctionnelles. Nous avons distribué ce guide aux employés et offert des séances d'information. Il s'agit d'une continuation des efforts visant à améliorer le programme en fonction des commentaires des employés.





## Site du régime de retraite myMAI

Au cours de l'exercice précédent, la société a lancé un nouveau site de régime de retraite qui fournit aux employés des renseignements sur leurs régimes de retraite et la préparation en vue de la retraite. Tirant profit de ce site Web, nous avons ajouté un nouvel outil de calcul de la pension permettant aux employés d'entrer des informations sur le salaire pour évaluer les futures prestations de retraite. Les employés ont bien réagi à ces outils dans le cadre de leurs activités reliées aux régimes de retraite et à la préparation en vue de la retraite.

## Communications avec les employés

Marine Atlantique favorise le partage de l'information avec les employés. Par l'entremise d'initiatives telles que Strait Talk (bulletin mensuel des employés), des avis bimensuels s'adressant aux directeurs, des avis électroniques destinés à tous les employés, des réunions informelles sur la sécurité, des visites annuelles de mise à jour du président, des sondages auprès des employés, des groupes de discussion et des évaluations du lieu de travail, l'information partagée génère de précieux commentaires de la part des employés et permet d'identifier les domaines d'amélioration continue pour l'organisation.

De nature, notre main-d'œuvre est principalement mobile. Pour répondre aux besoins d'information de nos employés, nous avons lancé une nouvelle plateforme de communication, l'affichage numérique destiné aux employés, qui présentent des conseils sur la sécurité et le bien-être, des mises à jour quotidiennes sur les opérations, des avantages professionnels ainsi que d'autres annonces pertinentes. L'affichage présente également des informations sur les initiatives de l'entreprise et des informations amusantes sur les activités du personnel et les célébrations. L'affichage lumineux et visuel permet de transmettre des messages rapides et courts d'une façon qui en facilite la lecture. Il permet également aux employés de communiquer entre eux et de célébrer les succès collectivement.







## Prix et distinctions

La reconnaissance des efforts et des réussites de ses employés est l'une des priorités de Marine Atlantic. Parmi les prix et distinctions prévus par le programme de reconnaissance de la société, notons : les prix Ripple, les prix de Distinction et les prix du Président, remis aux employés qui, par leurs gestes, ont fait montre d'un engagement exceptionnel sur le lieu de travail et dans la collectivité. Le prix Bénévole de l'année est remis à un employé qui fait une différence dans sa collectivité grâce à son bénévolat. Un autre prix, le Prix Bright Ideas (Idées géniales), récompense les employés dont les idées ont aidé la société à améliorer sa façon de gérer ses affaires ou d'exploiter son entreprise sur une base quotidienne.

## Prix du Président

### ÉQUIPE DES SERVICES TECHNIQUES ET INGÉNIEURS EN CHEF

La fiabilité et la disponibilité de la flotte pour répondre aux besoins de nos clients constituent la pierre angulaire de notre service. En 2016, les navires de Marine Atlantic affichaient un taux de disponibilité de 99,1 pour cent. Cela représente une grande amélioration par rapport aux dernières années. Grâce à leur dévouement et à leur engagement à répondre aux besoins de nos clients de manière sécuritaire, fiable et efficace, l'équipe des services techniques et les ingénieurs en chef ont bien illustré le dévouement de la société envers l'amélioration continue.

Cette réalisation est significative et témoigne d'un processus de planification amélioré, ainsi que de l'accent et du dévouement envers l'excellence et le service à la clientèle.

## Prix Bénévole de l'année

### AUDREY BARNES

Le Prix Bénévole de l'année de cette année a été remis à Audrey Barnes, bénévole du Clifford Street Youth Centre à North Sydney. En plus des nombreuses heures de soutien qu'elle apporte au centre chaque mois, elle sollicite également des dons de nourriture, de vêtements, d'argent et de fournitures pour aider les jeunes. Audrey est devenue une lueur d'espoir pour s'assurer que les enfants les plus vulnérables de North Sydney ont un lieu sûr où ils peuvent avoir accès à un repas et ramener à la maison des extras pour eux-mêmes ainsi que leurs frères et sœurs.



# NOTRE **ENGAGEMENT** SOCIAL



## Travail selon les normes déontologiques

La société est fière de maintenir des normes éthiques élevées tout en menant ses activités de manière responsable sur le plan financier. L'équipe de direction se conforme aux lignes directrices sur les conflits d'intérêts afin de réaliser le mandat de la société d'une manière éthique, tandis que tous les employés sont guidés par les valeurs de Marine Atlantique et suivent le Code de déontologie du secteur public. La société a également publié une politique sur la Divulgateion d'actes fautifs qui décrit les façons dont les employés peuvent signaler un comportement qui va à l'encontre des valeurs éthiques et de l'entreprise.

## Promotion des droits de la personne

Marine Atlantique s'engage à créer et à maintenir un milieu de travail exempt de harcèlement et de discrimination et à favoriser un milieu de travail dans lequel toutes les personnes sont traitées avec dignité et respect. Les employés ont le droit de travailler dans une atmosphère professionnelle qui favorise l'égalité des chances et interdit les pratiques discriminatoires. Les programmes de lutte contre le harcèlement et du milieu de travail respectueux de la société visent à sensibiliser et à éliminer la discrimination, le harcèlement sexuel et la violence au travail.



## Moyen de transport accessible

Marine Atlantique croit que le voyage devrait être accessible à tous et notre philosophie est que la barrière la plus importante pour les passagers handicapés, n'est pas l'accès, mais l'attitude. À cette fin, les employés de la société participent à une formation visant à améliorer la sensibilisation et à s'assurer que les passagers handicapés sont traités avec respect, professionnalisme et courtoisie.

Conformément à l'engagement ferme de Marine Atlantique d'offrir un moyen de transport accessible, les navires de la flotte offrent un niveau d'accessibilité très élevé. Ils sont équipés de cabines adaptées, de signalisation tactile, de notification sonore des niveaux de ponts dans les ascenseurs et d'alarmes visuelles. La société veille également à ce que notre site Web respecte les lignes directrices en matière d'accessibilité.

## Garantir des possibilités égales

Marine Atlantique souscrit en tant qu'employeur au principe de l'égalité d'accès à l'emploi et encourage les postulants de groupes désignés par la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*.

Au cours de l'exercice 2017-18, la société a accru ses activités d'éducation et d'engagement en matière de diversité. Nous avons organisé des séances de sensibilisation dans le but d'utiliser l'éducation pour passer d'une sensibilisation passive à une sensibilisation active où chaque employé se responsabilise vis-à-vis un environnement chaleureux, accueillant et favorable aux personnes de tous les milieux.

## Service dans les deux langues officielles

Société d'État fédérale, Marine Atlantique a le souci d'offrir aux clients l'option de recevoir des services dans l'une ou l'autre des deux langues officielles du Canada. Marine Atlantique participe dans le cadre de cet engagement aux activités du Comité consultatif faisant rapport au Centre d'excellence des langues officielles. Les employés bilingues passent régulièrement des examens qui assurent leur conformité aux exigences de maîtrise des deux langues. Nous avons également mis en place un nouveau programme de formation au cours de l'année pour offrir aux employés bilingues des activités et un accès à des tuteurs en langue seconde qui offrent un soutien régulier dans le cadre des efforts de formation continue.



*Le transport est vital à l'autonomie et l'accès offre la possibilité à tous les gens d'atteindre tous les endroits dans leur environnement. Des employés de Marine Atlantique se sont joints à des collègues des transports de partout au Canada pour participer à un séminaire de formation sur la sensibilisation à l'accessibilité au cours de l'année.*



*Marine Atlantique était fière de souligner la Journée internationale des femmes et toutes ses employées talentueuses.*

# INVESTISSEMENT DANS LES GENS ET LES COMMUNAUTÉS

---

Marine Atlantique favorise de manière proactive le développement communautaire en investissant et en offrant son soutien aux régions où elle mène ses activités et les employés de Marine Atlantique sont activement impliqués dans leurs milieux. La société appuie les employés, les personnes et les organismes sans but lucratif œuvrant dans la région Atlantique tout en assurant la responsabilité financière. Voici quelques exemples d'activités entreprises au cours de l'année.

## Bourses d'études

---

Marine Atlantique est engagée à développer les compétences d'employés potentiels et envers le recrutement de diplômés du secondaire et les étudiants de niveau postsecondaire pour occuper des postes dans la société.

Le programme de bourses d'études annuelles de Marine Atlantique attribue aux enfants à la charge des employés ou des retraités des fonds en vue d'études postsecondaires en fonction du mérite. Le programme fournit jusqu'à quatre bourses d'entrée à l'université de 2 000 \$ et quatre bourses d'entrée dans une école de métiers de 1 000 dollars. Marine Atlantique offre également chaque année quatre bourses de 1 500 \$ à des étudiants inscrits à des programmes de sciences nautiques ou de génie maritime au Memorial University's Marine Institute et à des partenaires de l'Institut et du Nova Scotia Community College pour un programme de cadets.

En partenariat avec les prix Atlantic Journalism Awards, une bourse de journalisme de 1200 \$ de Marine Atlantique est attribuée à un étudiant de la seule école de journalisme de Terre-Neuve-et-Labrador, soit le College of the North Atlantic.

## Commandite des programmes de sport du Campus Grenfell

---

Marine Atlantique est fière d'être un commanditaire des Grenfell Warriors et des programmes de sport du Memorial University-Grenfell Campus, la seule université de l'ouest de Terre-Neuve. Grâce à nos commandites et à nos partenariats communautaires, de nouvelles possibilités sont présentées à des personnes, des groupes et des organisations de la région. Marine Atlantique est heureuse du rôle qu'elle joue en aidant les étudiants à grandir et à exceller dans leurs activités de développement sportif et personnel.



## Convoi Teddy Bear pour l'hôpital Janeway

Marine Atlantique était fière d'appuyer ses partenaires de l'industrie du camionnage de Terre-Neuve-et-Labrador au cours du 33<sup>e</sup> téléthon annuel Children's Miracle Network du Janeway. Dans le cadre du téléthon, de nombreux représentants du camionnage commercial de la province se sont réunis en tant que membres du groupe de transport « Juste pour les enfants » dans un convoi Teddy Bear. Le convoi a aidé à recueillir des fonds pour les enfants malades et a fait sourire les nombreux enfants qui fréquentent l'hôpital Janeway chaque année.

Se rendant à Corner Brook et à St. John's, les douzaines de gros camions attirent particulièrement les nombreux jeunes qui adorent assister au défilé chaque année. L'événement de St. John's, composés d'un convoi de 120 camions, a permis d'amasser environ 62 000 \$ en promesses de don. L'événement de Corner Brook présentant un convoi de 50 camions a recueilli environ 17 000 \$ en promesses de don.

Félicitations à nos partenaires commerciaux pour un travail bien fait!

## Atlantic Burn Camp

Le Atlantic Burn Camp est conçu pour les enfants de 6 à 17 ans qui ont subi des brûlures. Depuis le tout début, Marine Atlantique est l'un des principaux supporteurs de cet événement important. La société offre des traversées gratuites aux campeurs qui se rendent à Terre-Neuve-et-Labrador et qui en reviennent. De concert avec d'autres commanditaires communautaires, elle participe à la soirée de carnaval, proposant un kiosque avec des jeux et des prix à gagner. Notre équipe de bénévoles dévoués se dépasse chaque année pour en faire une expérience mémorable pour toutes les personnes impliquées.

## Fais-Un Vœu Canada

La mission de Fais-Un-Vœu Canada est d'exaucer les vœux des enfants atteints d'une maladie qui menace leur vie, dans le but d'enrichir leur expérience humaine en leur donnant espoir, force, et joie. Marine Atlantique a été heureuse de s'associer à l'organisation au cours de l'année pour réaliser un rêve d'une jeune fille qui voulait aller à Terre-Neuve par traversier. À partir de l'occasion de visiter le navire et le pont jusqu'à chercher des baleines, ce fut une expérience très enrichissante pour tous les participants. Cette expérience positive a mené à la signature d'un partenariat pluriannuel entre Marine Atlantique et Fais-Un-Vœu Canada pour que d'autres rêves se réalisent.

## Grand vélo du cœur

Les employés de Marine Atlantique ont de nouveau participé à l'événement annuel de collecte de fonds de la Fondation des maladies du cœur et de l'AVC, le Grand vélo du cœur. En plus de ces activités de collecte de fonds, la société s'est également associée à la Fondation pour offrir des séances d'information afin d'aider les employés à mieux comprendre les maladies cardiaques et les accidents vasculaires cérébraux, les signes avant-coureurs et les activités de prévention.





## Festival des drapeaux

En partenariat avec Festival of Flags Inc., Marine Atlantique a accueilli l'exposition « Argentia at War » (Argentia à la guerre) au terminal d'Argentia. En fournissant de l'espace dans la mezzanine à l'étage du terminal, nous avons présenté une série de panneaux illustrant divers aspects de la ville d'Argentia pendant la guerre. Les panneaux font partie d'un projet du Festival of Flags en collaboration avec le musée provincial The Rooms, les archives et la galerie d'art. L'exposition porte sur la Déclaration de la Charte de l'Atlantique, l'histoire d'Argentia en tant que centre stratégique pour la défense de l'Atlantique Nord pendant la Seconde Guerre mondiale et la Guerre froide, ainsi que des photographies historiques, des imprimés, des images et d'autres éléments graphiques. L'exposition raconte l'histoire de la base navale et militaire des États-Unis à Argentia et son impact sur la région au fil des ans.



# PLANIFICATION POUR L'ANNÉE À VENIR



Bien que nous ayons accompli de nombreuses choses au cours de la dernière année, nous continuons de voir des occasions d'amélioration alors que nous visons l'excellence en atteignant notre objectif de renforcer davantage notre service pour nos clients, nos intervenants et nos employés.

Nous poursuivons donc les investissements dans les infrastructures, comme le nouvel immeuble d'administration de Port aux Basques, l'implantation et l'adoption d'un nouveau système de planification des ressources d'entreprise et la croissance des ressources humaines par des initiatives continues de formation et de rendement dans l'année à venir. Grâce aux fonds annoncés dans les budgets 2017 et 2018, la société évaluera notre programme de renouvellement de la flotte et continuera de collaborer avec le gouvernement du Canada relativement à nos futures options de configuration des navires.

Nous continuerons également le développement de nouvelles commodités et de différentes structures de prix, avec un accent et un engagement continu à répondre aux besoins changeants de nos clients commerciaux et touristiques, et les nombreux intervenants qui comptent sur notre service. Nous maintiendrons notre présence marketing pour attirer de nouveaux clients et développer des occasions pour les entreprises locales. Nous poursuivons également nos activités de préparation et de planification pour nous assurer

d'être prêts lorsque le gouvernement du Canada légalisera la consommation de marijuana dans l'année à venir.

Nos employés participeront à un programme de sécurité basé sur le comportement qui nous permettra de mieux reconnaître les dangers potentiels que les comportements humains peuvent créer dans les tâches quotidiennes. Cette initiative contribuera davantage à la capacité de la société de protéger les personnes, les biens et l'environnement. Les efforts se poursuivront également pour favoriser une culture de diversité, d'inclusion et de respect par une sensibilisation et une formation à l'échelle de l'entreprise qui favorisent les comportements respectueux et la diversité au sein de la main-d'œuvre.

Marine Atlantique reconnaît les répercussions de notre service sur les milliers de clients et d'entreprises du Canada atlantique. Par le transport quotidien des passagers et des marchandises, nous comprenons notre rôle important en tant que partie intégrante du réseau de transport national essentiel.

Avec les nombreuses initiatives prévues pour l'année à venir, nous sommes impatients de poursuivre nos efforts afin de mieux répondre aux besoins de tous ceux qui comptent sur notre service pour leurs intérêts commerciaux quotidiens, leurs moyens de subsistance et leurs besoins de transport personnels.

# VERS UN CHANGEMENT POSITIF

## VUE D'ENSEMBLE DES ACTIVITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DE LA DIRECTION



**Le Conseil d'administration de Marine Atlantique offre surveillance et orientation stratégique à l'équipe de direction qui à son tour est chargée des activités quotidiennes de la société. Ensemble, le Conseil et l'équipe de direction conjuguent leurs efforts pour offrir un système de traversier interprovincial sûr, écologique, de qualité et efficace à notre clientèle, encadré par un solide ensemble de valeurs d'entreprise qui définit clairement les attentes envers chaque employé.**

Marine Atlantique est dirigée par un conseil d'administration composé de dix (10) personnes. Le gouvernement du Canada choisit et nomme les membres indépendants du Conseil d'administration en vue de mandats déterminés. Le président et chef de la direction est également membre du Conseil.

Le Conseil d'administration est assujéti à un environnement fortement réglementé. La *Loi sur la gestion des finances publiques* et la *Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.* guident toutes deux les affaires opérationnelles de la société. Les statuts constitutifs de la société, ses règlements administratifs, son énoncé de mission et ses valeurs orientent aussi le Conseil et la direction dans ses prises de décisions. Finalement, la Politique maritime nationale procure une orientation cruciale en même temps que des contraintes, car elle exige que Marine Atlantique ne se concentre uniquement que sur les services traversiers du golfe.

Le Conseil doit fournir une orientation et des directives circonspectes à l'équipe de direction, assurant une budgétisation et une gestion financière efficaces tout en réduisant les risques organisationnels. Cette démarche remplit l'engagement du Conseil d'assurer une gouvernance générale.



# COMITÉS DU CONSEIL

Le Conseil est doté de comités permanents mobilisant et soutenant ses efforts dans trois principaux domaines de responsabilité en matière de gouvernance à savoir : le *Comité de la sécurité, de la gouvernance et de la responsabilisation de la société*; le *Comité de la vérification et de la gestion du risque*; et le *Comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite*.

## Comité de la sécurité, de la gouvernance et de la responsabilisation de la société

Le Comité de la sécurité, de la gouvernance et de la responsabilisation de la société a le mandat d'offrir des avis et services au Conseil dans le but d'assurer une bonne gouvernance de Marine Atlantique et de créer des relations de travail cohérentes entre le Conseil et l'équipe de direction. Il oriente la gouvernance et la responsabilité de la société ainsi que la santé et la sécurité, les valeurs et l'éthique de la société et les éléments qui favorisent l'efficacité du conseil tels que l'auto-évaluation du Conseil, la structure des comités du Conseil et son mandat. Au cours de l'exercice, le Comité a révisé les règlements administratifs de la société ainsi que les tendances récentes en matière de gouvernance du Conseil et il a déterminé les possibilités de formation offertes aux conseils d'administration de sociétés d'État. De plus, nous avons consacré des efforts importants à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un processus d'orientation pour les nouveaux membres du Conseil, alors que six nouveaux membres ont été nommés à la fin de décembre 2017.

## Comité de la vérification et de la gestion du risque

Le Comité de la vérification et de la gestion du risque est chargé de surveiller les normes de Marine Atlantique relativement à la production de rapports financiers, à la vérification interne, à la gestion ainsi qu'aux pratiques de gestion des risques et de contrôle. Le Comité offre des avis et services au Conseil dans le but d'établir le contexte d'un cadre de gestion du risque d'entreprise efficace (GRE) et du contrôle interne afin de donner une assurance raisonnable que les objectifs stratégiques, opérationnels, financiers et réglementaires de la société seront atteints. Dans les cadres de la gestion du risque d'entreprise et du contrôle, le Comité aide le Conseil à assumer sa responsabilité de surveillance à l'égard de la protection des biens, de la conformité aux lois, aux règlements et aux politiques applicables, de l'intégrité de la gestion et des renseignements financiers, de l'efficacité de l'exploitation et de l'indépendance des fonctions

de vérification internes et externes. Le recrutement d'un directeur de la vérification interne a été l'une des principales priorités du Comité au cours de l'année et l'embauche a eu lieu en octobre. Le comité a également poursuivi ses travaux visant à faire progresser le cadre de GRE de la société, en particulier en intégrant directement la gestion globale des risques dans le processus de planification stratégique. De plus, le Comité a effectué des examens financiers, notamment des rapports financiers trimestriels, des états financiers vérifiés et des relevés de pension et il a supervisé des projets de renouvellement d'activités commerciales, y compris les radoubs, l'entretien, les carburants, les aliments et les immobilisations.

## Comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite

Le Comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite a le mandat d'offrir des avis au Conseil dans le but d'assurer une bonne gestion du régime de retraite de la société, des politiques en place et mises en œuvre par la direction afin d'offrir aux employés de Marine Atlantique un emploi juste et important dans un lieu de travail sain et respectueux avec une surveillance relative aux affectations, à la surveillance et à la rémunération de la direction supérieure. Le Comité a été actif au cours de l'année dans la gestion du régime de retraite; il s'est réuni avec les gestionnaires de fonds du régime; il a examiné les exigences associées aux modifications de la réglementation du régime de retraite; et il a amélioré la gouvernance par la mise en œuvre de mises à jour des politiques et des procédures. Le Comité a régulièrement supervisé des initiatives clés en matière de ressources humaines, notamment la mise en œuvre du programme de gestion du rendement et le programme de perfectionnement de la gestion et du leadership. Le Comité a également supervisé la négociation collective et le processus d'appel d'offres pour divers services de ressources humaines, y compris la santé et les avantages sociaux, l'administration des régimes de retraite, les services actuariels et la consultation en matière de placement. Le Comité a également suivi de près l'approche de Marine Atlantique concernant le traitement de la marijuana en milieu de travail compte tenu de la légalisation prévue pour l'année à venir. Enfin, le Comité s'est acquitté de ses responsabilités en examinant les politiques et en cherchant à s'assurer que l'organisme a respecté ses engagements en vertu de son mandat.

# CONSEIL D'ADMINISTRATION



**Kristopher Parsons**

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



**Owen Fitzgerald**

Sydney, N.-É.



**Paul Griffin**

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



**Garfield Moffatt**

Truro, N.-É.



**Janie Bussey, Q.C.**

Logy Bay, T.-N.-L.



**Gary O'Brien**

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



**Nick Caren**

Jerseyside, T.-N.-L.



**Walter Pelley**

North Sydney, N.-É.



**Brent Chaffey**

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



**Craig Priddle**

Corner Brook, T.-N.-L.



**Stan Cook**

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



**Dwight Rudderham**

Sydney, N.-É.



**James Doody**

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



**Ann-Margret While**

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



**Sharon Duggan**

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

# MEMBRES ET ASSIDUITÉ DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	MEMBRES DES COMITÉS	ASSIDUITÉ
Kristopher Parsons	<ul style="list-style-type: none"> <li>Président du Conseil</li> </ul>	5
Paul Griffin	<ul style="list-style-type: none"> <li>Membre d'office du Conseil d'administration</li> <li>Membre d'office du Comité de la sécurité, de la gouvernance et de la responsabilisation de la société</li> <li>Membre d'office du Comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite</li> </ul>	4
Janie Bussey, Q.C.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Membre – Comité de la vérification et de la gestion du risque (à compter de décembre 2017)</li> <li>Membre – Comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite (à compter de décembre 2017)</li> </ul>	2
Nick Careen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Membre – Comité de la sécurité, de la gouvernance et de la responsabilisation de la société (jusqu'à décembre 2017)</li> <li>Membre – Comité de la vérification et de la gestion du risque (jusqu'à décembre 2017)</li> </ul>	3
Brent Chaffey	<ul style="list-style-type: none"> <li>Membre – Comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite (à compter de décembre 2017)</li> </ul>	2
Stan Cook	<ul style="list-style-type: none"> <li>Président – Comité de la sécurité, de la gouvernance et de la responsabilisation de la société (jusqu'à décembre 2017)</li> </ul>	3
James Doody	<ul style="list-style-type: none"> <li>Président – Comité de la vérification et de la gestion du risque (jusqu'à décembre 2017)</li> <li>Président – Comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite (à compter de décembre 2017)</li> </ul>	5
Sharon Duggan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Membre – Comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite (jusqu'à décembre 2017)</li> <li>Membre – Comité de la sécurité, de la gouvernance et de la responsabilisation de la société (jusqu'à décembre 2017)</li> </ul>	3
Owen Fitzgerald	<ul style="list-style-type: none"> <li>Membre – Comité de la vérification et de la gestion du risque (à compter de décembre 2017)</li> </ul>	2
Garfield Moffatt	<ul style="list-style-type: none"> <li>Membre – Comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite (jusqu'à décembre 2017)</li> <li>Membre – Comité de la vérification et de la gestion du risque (jusqu'à décembre 2017)</li> </ul>	3
Gary O'Brien	<ul style="list-style-type: none"> <li>Président – Comité de la sécurité, de la gouvernance et de la responsabilisation de la société (à compter de décembre 2017)</li> </ul>	2
Walter Pelley	<ul style="list-style-type: none"> <li>Membre – Comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite (jusqu'à décembre 2017)</li> <li>Membre – Comité de la vérification et de la gestion du risque (jusqu'à décembre 2017)</li> </ul>	3
Craig Priddle	<ul style="list-style-type: none"> <li>Président – Comité de la vérification et de la gestion du risque (à compter de décembre 2017)</li> </ul>	2
Dwight Rudderham	<ul style="list-style-type: none"> <li>Président – Comité des ressources humaines et de la gestion des régimes de retraite (jusqu'à décembre 2017)</li> <li>Membre – Comité de la sécurité, de la gouvernance et de la responsabilisation de la société (à compter de décembre 2017)</li> </ul>	5
Ann-Margret While	<ul style="list-style-type: none"> <li>Membre – Comité de la sécurité, de la gouvernance et de la responsabilisation de la société (à compter de décembre 2017)</li> <li>Membre – Comité de la vérification et de la gestion du risque (à compter de décembre 2017)</li> </ul>	2

Remarque : Quatre réunions régulières du conseil et une séance de stratégie sont tenues par exercice. Des conférences téléphoniques supplémentaires, des réunions de comité et des réunions spéciales ont lieu au besoin en dehors de l'horaire régulier.

# APERÇU FINANCIER

À titre de société d'État fédérale, Marine Atlantique reçoit une subvention annuelle de son actionnaire, le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire de Transport Canada. En 2017-18, les dépenses de la société ont totalisé 254,1 millions de dollars; les revenus provenant des tarifs clients et d'autres revenus connexes ont atteint 110,3 millions de dollars; et 143,6 millions de dollars ont été versés en subvention. Le recouvrement des coûts de la société était de 67 pour cent, ce qui se situe dans la fourchette prévue établie par l'actionnaire.

## REVENUS ET GAINS DE 2017-18

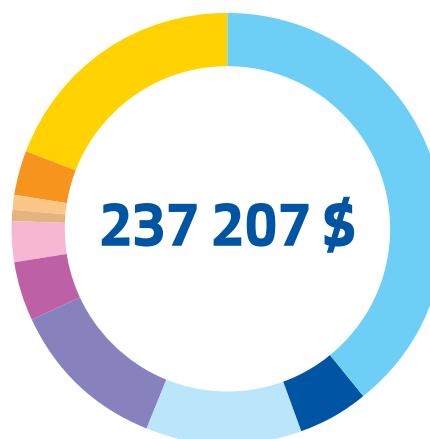
EXERCISE TERMINÉ LE 31 MARS 2018  
(EN MILLIERS)



Transport	100 474
Supplément pour carburant	10 510
Autres revenus	584
Gain réalisé sur instruments financiers dérivés	1 047
<b>TOTAL</b>	<b>112 615 \$</b>

## DÉPENSES ET PERTES DE 2017/18

EXERCISE TERMINÉ LE 31 MARS 2018  
(EN MILLIERS)



Salaires et avantages sociaux	92 784
Frais d'affrètement	13 403
Carburant	27 545
Matières, fournitures et services	28 116
Réparations et entretien	10 336
Assurance, loyer et services publics	7 405
Déplacements	1 891
Coûts administratifs	2 970
Avantages sociaux futurs des employés	7 389
Perte sur change étranger	108
Perte sur la cession d'immobilisations corporelles	94
Amortissement	45 166
<b>TOTAL</b>	<b>237 207 \$</b>

# TABLEAU DE L'APERÇU FINANCIER

EXERCICES TERMINÉS LE 31 MARS 2018, 2017, 2016, 2015 ET 2014 (EN MILLIERS)

	2017-18	2016-17	2015-16	2014-15	2013-14
Produits du transport	100 474 \$	99 227 \$	97 109 \$	92 273 \$	91 355 \$
Supplément pour carburant	10 510	10 411	10 105	12 930	13 331
Autres revenus	584	502	110	154	200
Gains	1 047	3 777	2 137		33
	112 615	113 917	109 461	105 357	104 919
Charges d'exploitation	143 502	137 682	133 488	122 244	119 211
Carburant	27 545	19 108	22 574	32 246	29 288
Pertes	202	2 566	500	4 416	157
Coûts d'affrètement	13 403	12 920	35 521	45 087	49 634
Avantages sociaux futurs des employés	7 389	9 025	13 764	6 855	18 374
Amortissement	45 166	39 144	31 632	32 792	34 930
	237 207	220 445	237 479	243 640	251 594
Déficit avant financement public	124 592	106 528	128 018	138 283	146 675
Financement public					
Opérations	85 800	61 203	114 637	117 227	117 742
Immobilisations	60 958	37 598	236 362	18 895	35 358
Excédent d'exploitation (déficit)	22 166 \$	(7 727) \$	222 981 \$	(2 161) \$	6 425 \$
ACTIF :					
Actif total	623 777 \$	591 552 \$	587 814 \$	363 990 \$	365 202 \$
Achat de navires, d'installations et d'équipement	60 958 \$	37 598 \$	236 362 \$	18 895 \$	35 358 \$

# ACHALANDAGE ET EMPLOYÉS

	2017-18	2016-17	2015-16	2014-15	2013-14
Passagers	328 594	326 796	322 661	305 197	323 352
Véhicules passagers	122 444	120 314	116 574	109 167	115 243
Véhicules commerciaux	91 396	94 459	95 914	95 552	97 396
EA*	510 673	522 360	523 144	511 105	524 988
Nombre de traversées dans un sens	1 685	1 701	1 684	1 594	1 709
Employés (période de pointe d'emploi)	1 259	1 282	1 252	1 289	1 307
Employés (équivalents temps plein)**	1 097	1 068	1 049	1 031	1 025

\* EA ou équivalent auto est la longueur d'une automobile moyenne.

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

## Revenus

Les revenus (à l'exclusion des gains) étaient de 1,4 million de dollars, ou 1,3 %, supérieurs à ceux de l'exercice 2016-17. L'augmentation est attribuable à la hausse des volumes d'achalandage de passagers et de véhicules passagers et d'une augmentation de 2,6 pour cent des tarifs généraux. Ces augmentations ont été partiellement compensées par une baisse de l'achalandage commercial. Le revenu total de l'exercice a été de 0,7 million de dollars inférieurs au budget. Les volumes d'achalandage de passagers, de véhicules passagers et de véhicules commerciaux ont été inférieurs aux prévisions.

La société a assumé une perte de 0,1 million de dollars lors de cet exercice comparativement à un gain de 3,8 millions de dollars lors du dernier exercice relativement à la disposition d'immobilisations. Au cours de l'exercice financier 2016-17, la société a vendu la propriété de Bar Harbor à l'État du Maine, ce qui a entraîné un gain de cession de 3,9 millions de dollars.

## Salaires et avantages sociaux

Les coûts de la main-d'œuvre ont été de 4,4 millions de dollars, soit 5 pour cent supérieurs à ceux de l'exercice 2016-17 en raison de l'inflation du taux salarial général, et du nombre d'employés équivalents temps plein plus élevé entraîné principalement par des changements apportés à l'horaire d'exploitation de la flotte pour accommoder les projets de quai.

## Frais d'affrètement

Les frais d'affrètement ont été de 0,5 million de dollars supérieurs à ceux du dernier exercice et de 0,3 million de dollars supérieurs au budget en raison de l'augmentation des taux de change de l'euro.

## Carburant

---

La dépense de carburant a été supérieure de 8,4 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent et également inférieure de 0,3 million de dollars par rapport au budget.

La transition complète du *Blue Puttees* et du *Highlanders* au carburant diesel a été réalisée afin de réduire les émissions de soufre. La transition de ces navires au type de carburant plus cher en plus de la hausse des prix du carburant a entraîné des coûts plus élevés pour le carburant.

## Matières, fournitures et services

---

Les coûts de matières, de fournitures et des services ont été supérieurs de 3,1 millions de dollars comparativement à l'exercice précédent et supérieurs de 1,7 million de dollars par rapport aux prévisions budgétaires. La société a comptabilisé une provision de 2,8 millions de dollars reliée à l'enlèvement d'une conduite souterraine. Des retards dans le programme de renouvellement de la flotte de la Société ont entraîné des économies qui ont atténué les répercussions des 2,8 millions de dollars.

## Réparations et entretien

---

Les coûts de réparations et d'entretien ont été de 1,4 million de dollars supérieurs lors de l'exercice 2017-18 et de 3,9 millions de dollars inférieurs aux montants prévus au budget. Moins d'activités d'entretien préventif planifié cette année ont été réalisées par rapport au dernier exercice, et moins de problèmes émergents sont survenus.

## Assurance, loyer et services publics

---

Les coûts des assurances, des loyers et des services publics ont été inférieurs de 0,3 million de dollars par rapport au dernier exercice et de 0,7 million de dollars inférieurs par rapport au budget. Les primes d'assurance et les coûts de l'électricité ont été inférieurs à ceux prévus. Les économies réalisées lors du renouvellement d'assurance étaient plus élevées que prévu au budget en raison des cotes de réclamations d'assurance favorables de la société, tandis que les coûts de l'électricité étaient en baisse en raison de la diminution de l'utilisation par les navires de l'alimentation à terre entraînée par la réparation de quais.

## Déplacements

---

Les coûts de déplacement ont été de 0,4 million de dollars inférieurs à ceux du dernier exercice et inférieurs de 1,0 million de dollars par rapport au montant budgété. Le total des coûts de déplacements pour l'exercice a été de 1,9 million de dollars. Des économies ont été réalisées grâce à des activités de formation non réalisées ainsi qu'à une réduction générale des déplacements d'affaires.

## Coûts administratifs

---

Les coûts administratifs ont été supérieurs de 0,4 million de dollars par rapport à l'exercice précédent et inférieurs de 0,9 million de dollars par rapport aux prévisions budgétaires. Ces augmentations sont principalement reliées aux activités de marketing et de formation.

## Avantages sociaux futurs des employés

---

Les dépenses relatives aux avantages sociaux futurs déterminées selon un calcul actuariel ont diminué de 1,6 million de dollars. Les charges constatées par régularisation relativement aux régimes de retraite des employés de Marine Atlantique S.C.C déterminées selon un calcul actuariel ont diminué de 1,6 million de dollars en raison de changements d'hypothèses actuarielles telles que les taux d'actualisation et le taux de rendement prévu des actifs des régimes, alors que les dépenses pour indemnisation des accidentés du travail et autres avantages ont diminué de 0,1 million de dollars. Le budget représente les besoins en liquidités estimés pour les paiements actuels des services et des primes.

## Perte sur change étranger

---

La dépense en devises étrangères de la société a été inférieure de 0,1 million de dollars par rapport à celle de l'exercice 2016-17. La société engage des gains/pertes sur les devises étrangères dans le cours normal des activités découlant de l'obligation de payer certains fournisseurs en devises étrangères.

## Perte ou gain réalisée sur instruments financiers dérivés

---

La société a réalisé un gain de 1,0 million de dollars pendant l'exercice 2017-18 par rapport à une perte de 2,6 millions de dollars lors de l'exercice 2016-17. La société a un programme de couverture qui implique l'achat anticipé d'échange d'énergie et de contrats de change à terme. Les gains de couverture de l'accord d'échange d'énergie étaient de 0,8 million de dollars lors de cet exercice par rapport à une perte de 2,4 millions de dollars lors de l'exercice précédent. Le règlement des contrats de change à terme a entraîné à des gains de 0,3 million de dollars comparativement à une perte de 0,1 million de dollars lors du dernier exercice.

## Amortissement

---

L'amortissement a été supérieur de 6,0 millions de dollars par rapport au dernier exercice. L'augmentation de la dépréciation découle d'importants investissements en capital réalisés au cours des dernières années qui sont devenus actifs et en dépréciation.

## Financement public

---

Les revenus du financement du gouvernement reconnus ont été supérieurs de 48,0 millions de dollars lors de l'exercice 2017-18. Le financement du gouvernement pour les opérations a été supérieur de 24,6 millions de dollars en raison des dépenses pour les coûts de consommation de carburant et de stocks; les pensions; et les salaires et avantages sociaux. Le financement pour les projets d'investissements a été supérieur de 23,4 millions de dollars.

## Immobilisations corporelles

---

En 2017-18, Marine Atlantique a dépensé 61,0 millions de dollars pour le renouvellement de l'actif comparativement à 37,6 millions de dollars au cours de l'exercice précédent. 17,3 millions de dollars ont été consacrés à des projets liés à la flotte par rapport à 16,3 millions de dollars au cours du dernier exercice. Un montant supplémentaire de 43,7 millions de dollars a été dépensé pour le remplacement et la modernisation des installations et de l'équipement à terre par rapport à 21,3 millions de dollars lors de l'exercice 2016-17.



# ÉTATS FINANCIERS

## DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

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

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

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

Le vérificateur général du Canada, qui agit à titre d'auditeur indépendant de la Société nommé en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, a audité les états financiers de la Société conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. L'auditeur indépendant a un accès sans restriction et complet au Comité de vérification et de gestion du risque afin de discuter de l'audit et des constatations qui en découlent.

Les états financiers et le rapport annuel ont été approuvés par le Conseil d'administration.

**Shawn Leamon**, CPA, CGA  
Le vice-président aux finances

St. John's, Canada  
12 juin 2018

**Donald Barnes**  
Le président et chef de la direction

St. John's, Canada  
12 juin 2018



## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports

### Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de Marine Atlantique S.C.C., qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2018, 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 qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

#### *Responsabilité de la direction pour les états financiers*

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces 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.

#### *Responsabilité de l'auditeur*

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers 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 l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

#### *Opinion*

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Marine Atlantique S.C.C. au 31 mars 2018, 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.

### Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon 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.

De plus, à mon avis, les opérations de Marine Atlantique S.C.C. dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.*, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et ses règlements, aux statuts et aux règlements administratifs de Marine Atlantique S.C.C. ainsi qu'aux instructions données en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Pour le vérificateur général du Canada,

Heather McManaman, CPA, CA  
Directrice principale

Le 12 juin 2018  
Halifax, Canada

# ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

AU 31 MARS 2018 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2018	2017
<b>Actifs financiers</b>		
Trésorerie (note 4)	13 875 \$	12 944 \$
Débiteurs (note 13a))	9 792	10 040
Somme à recevoir du gouvernement du Canada (note 5)	21 100	18 000
Stocks destinés à la revente (note 6)	322	402
Dérivés (note 12)	3 401	1 183
Actif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	126 038	120 555
	174 528	163 124
<b>Passifs</b>		
Créditeurs et charges à payer (notes 7 et 13c))	39 146	34 593
Dérivés (notes 12 et 13c))	24	1 906
Revenus reportés	4 655	4 136
Somme à payer au gouvernement du Canada (note 5)	2 717	2 792
Charges à payer au titre des indemnités de vacances	6 336	6 105
Passif au titre des prestations de retraite constituées (note 8)	2 584	2 442
Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués (note 9)	48 229	46 706
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (note 10)	11 382	11 602
	115 073	110 282
	59 455	52 842
<b>Actifs financiers nets</b>		
<b>Actifs non financiers</b>		
Immobilisations corporelles (note 11)	423 179	407 524
Stocks destinés à la consommation (note 6)	22 806	16 692
Charges payées d'avance	3 264	4 212
	449 249	428 428
<b>Excédent accumulé (note 14)</b>	508 704 \$	481 270 \$

Obligations contractuelles (note 16)

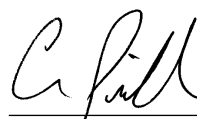
Éventualités (notes 17 et 18)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Au nom du Conseil d'administration :



Président



Administrateur

# ÉTAT DES RÉSULTATS

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2018 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2018		2017
	Budget	Réel	Réel
	(note 19)		
<b>Revenus</b>			
Produits des activités de transport	101 443 \$	100 474 \$	99 227 \$
Produits du supplément pour le carburant	10 676	10 510	10 411
Autres produits	115	584	502
Gain sur la cession d'immobilisations corporelles	-	-	3 777
Gain réalisé sur dérivés	-	1 047	-
	112 234	112 615	113 917
<b>Charges</b>			
Salaires et avantages sociaux	91 085	92 784	88 391
Droits d'affrètement	13 117	13 403	12 920
Carburant	27 793	27 545	19 108
Matériaux, fournitures et services	26 450	28 116	25 045
Réparations et entretien	14 205	10 336	11 698
Assurance, loyers et services publics	8 137	7 405	7 697
Frais de déplacement	2 895	1 891	2 250
Frais administratifs	3 823	2 970	2 601
Avantages sociaux futurs (notes 8, 9 et 10)	10 125	7 389	9 025
Perte de change	-	108	13
Perte réalisée sur dérivés	101	-	2 553
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	-	94	-
Amortissement (note 11)	38 500	45 166	39 144
	236 231	237 207	220 445
Déficit avant le financement public	(123 997)	(124 592)	(106 528)
<b>Financement public (note 5)</b>			
Exploitation	146 130	85 800	61 203
Immobilisations	67 340	60 958	37 598
	213 470	146 758	98 801
Excédent (déficit) lié aux activités	89 473	22 166	(7 727)
Excédent accumulé lié aux activités au début de l'exercice	481 477	481 477	489 204
<b>Excédent accumulé lié aux activités à la fin de l'exercice (note 14)</b>	570 950 \$	503 643 \$	481 477 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# ÉTAT DES GAINS ET PERTES DE RÉÉVALUATION

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2018 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2018	2017
<b>Gains (pertes) de réévaluation cumulés au début de l'exercice</b>	(207) \$	(5 315) \$
<b>Gains (pertes) de réévaluation survenus pendant l'exercice</b>		
Gain (perte) non réalisé sur devises	1 167	(241)
Gain (perte) non réalisé sur dérivés	5 148	2 796
<b>Montants reclassés dans l'état des résultats</b>		
Gain (perte) réalisé sur dérivés	(1 047)	2 553
<b>Gains de réévaluation nets de l'exercice</b>	5 268	5 108
<b>Gains (pertes) de réévaluation cumulés à la fin de l'exercice (note 14)</b>	5 061 \$	(207) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# ÉTAT DE LA VARIATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2018 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2018		2017
	Budget	Réel	Réel
<b>Excédent (déficit) lié aux activités</b>	(note 19) 89 473 \$	22 166 \$	(7 727) \$
<b>Variation due aux immobilisations corporelles</b>			
Acquisition d'immobilisations corporelles (note 11)	(67 340)	(60 958)	(37 598)
Amortissement des immobilisations corporelles (note 11)	38 500	45 166	39 144
Perte (gain) sur cession d'immobilisations corporelles	-	94	(3 777)
Produits de la cession d'immobilisations corporelles	-	43	3 879
<b>(Augmentation) diminution des immobilisations corporelles</b>	<b>(28 840)</b>	<b>(15 655)</b>	<b>1 648</b>
<b>Variation due aux autres actifs non financiers</b>			
Acquisition de stocks destinés à la consommation	(26 362)	(34 532)	(22 282)
Utilisation de stocks destinés à la consommation	26 662	28 418	20 612
Acquisition de charges payées d'avance	(13 817)	(19 317)	(26 330)
Utilisation de charges payées d'avance	13 817	20 265	24 165
<b>Diminution des autres actifs non financiers</b>	<b>300</b>	<b>(5 166)</b>	<b>(3 835)</b>
Gains de réévaluation nets	101	5 268	5 108
Augmentation (diminution) des actifs financiers nets	61 034	6 613	(4 806)
Actifs financiers nets au début de l'exercice	52 842	52 842	57 648
<b>Actifs financiers nets à la fin de l'exercice</b>	<b>113 876 \$</b>	<b>59 455 \$</b>	<b>52 842 \$</b>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2018 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	2018	2017
<b>Activités de fonctionnement</b>		
Rentrées de fonds — clients	110 132 \$	111 615 \$
Rentrées de fonds — autres produits	146	52
Financement public — exploitation	80 872	68 575
Financement public — immobilisations	62 711	25 392
Sorties de fonds — fournisseurs	(88 016)	(91 043)
Sorties de fonds — employés	(91 986)	(88 346)
Sorties de fonds — avantages sociaux futurs	(11 427)	(4 652)
	62 432	21 593
<b>Activités d'investissement en immobilisations</b>		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(62 711)	(25 392)
Produits de la cession d'immobilisations corporelles	43	3 879
	(62 668)	(21 513)
Effet des variations des cours du change sur la trésorerie	1 167	(241)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie	931	(161)
Trésorerie au début de l'exercice	12 944	13 105
<b>Trésorerie à la fin de l'exercice</b>	13 875 \$	12 944 \$
La trésorerie comprend :		
Trésorerie affectée	9 873 \$	8 868 \$
Trésorerie non affectée	4 002	4 076
	13 875 \$	12 944 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2018 (EN MILLIERS DE DOLLARS)

## 1. Nature de l'exploitation et autorisation

Marine Atlantique S.C.C. est constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La *Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.* de 1986 établit la Société comme société d'État mère. Marine Atlantique S.C.C. est une société d'État fédérale nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Aux termes de la *Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.*, les statuts de la Société limitent les activités de celle-ci à l'acquisition, la mise sur pied, la gestion et l'exploitation d'un service de transport maritime, d'un service d'entretien, de réparations et de radoub, d'une entreprise de construction navale et d'une entreprise ou de services corrélatifs. Dans le but de se conformer à la *Politique maritime nationale* (1995), le mandat de la Société a été réduit à l'exploitation d'un service de traversiers. Cette mission constitue donc, aux yeux de la Société, son seul programme. La mission de la Société est d'« assurer de façon viable, courtoise et économique un service sûr, écologique et de qualité entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse ». Elle exploite un service de traversiers entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador. Ce service comprend la liaison exploitée durant toute l'année entre North Sydney (Nouvelle-Écosse) et Port aux Basques (Terre-Neuve-et-Labrador) (trajet constitutionnel) ainsi que la liaison saisonnière exploitée au cours de l'été entre North Sydney (Nouvelle-Écosse) et Argentia (Terre-Neuve-et-Labrador) (trajet non constitutionnel). La Société fournit ce service au moyen d'un navire affrété et de trois navires qui lui appartiennent. Elle possède des installations portuaires à North Sydney, en Nouvelle-Écosse, ainsi qu'à Port aux Basques et Argentia, à Terre-Neuve-et-Labrador.

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

Le Conseil d'administration de la Société est responsable de toute modification des tarifs pour l'ensemble des services, y compris jusqu'à concurrence de 5 % par année sur les trajets constitutionnels. La Société fixe également un supplément pour le carburant en fonction de l'objectif annuel en matière de recouvrement des coûts.

En décembre 2014, les instructions ci-après ont été données par décret (C.P. 2014-1382) à Marine Atlantique S.C.C., aux termes de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* :

- a) La Société doit s'assurer que son régime de retraite prévoit :
  - i. un ratio de partage des coûts 50:50, pour le service courant, au titre des cotisations au régime entre les employés et l'employeur, qui sera instauré pour tous les participants d'ici au 31 décembre 2017;
  - ii. à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015, pour les nouveaux employés, que l'âge normal de la retraite passe à 65 ans et que l'âge d'admissibilité aux prestations de retraite autres que celles reçues à l'âge normal de la retraite correspond à celui applicable à ce type de prestations au titre du Régime de pension de retraite de la fonction publique.
- b) La Société doit exposer ses stratégies de mise en œuvre des engagements énoncés au paragraphe a) dans son prochain plan d'entreprise et dans chacun de ses plans d'entreprise ultérieurs jusqu'à ce que ceux-ci aient été entièrement mis en œuvre.

Les taux de cotisation des employés ont été ajustés pour respecter le ratio de partage des coûts de 50:50 visé pour le service courant à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017. La Société a modifié ses politiques de sorte que l'âge normal de la retraite pour les employés embauchés après le 1<sup>er</sup> janvier 2015 soit relevé à 65 ans.

En juillet 2015, des instructions ont été données par décret (C.P. 2015-1114) à Marine Atlantique S.C.C., aux termes de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, pour qu'elle harmonise ses politiques, lignes directrices et pratiques relatives aux frais de déplacement, aux dépenses d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor d'une manière conforme à ses obligations légales, et qu'elle rende compte de la mise en œuvre de ces instructions dans son prochain plan d'entreprise. La Société a mis en œuvre de nouvelles politiques et a révisé ses politiques et procédures existantes au 1<sup>er</sup> juillet 2016 pour se conformer aux instructions données.



## 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 le capital-actions autorisé de la Société.

#### a) Financement public

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

#### b) Instruments financiers

La trésorerie, les débiteurs et les créditeurs et charges à payer sont évalués au coût.

Les dérivés sont initialement évalués à la juste valeur à la date de conclusion des contrats dérivés, puis réévalués à la juste valeur à chaque date de clôture. Les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans l'état des gains et pertes de réévaluation jusqu'à ce que le dérivé soit décomptabilisé. À ce moment, le montant cumulatif des gains ou pertes de réévaluation associé à l'élément décomptabilisé fait l'objet d'une écriture de contrepassation et est reclassé dans l'état des résultats. Les dérivés sont décomptabilisés à la date d'expiration des contrats dérivés. Les coûts de transaction sont passés en charges au moment où ils sont engagés.

#### c) Indemnités d'assurance à recevoir

Les débiteurs comprennent des indemnités recouvrables sur assurances qui sont comptabilisées au moment où la Société a l'assurance raisonnable que l'assureur approuvera la réclamation et versera les indemnités.

#### d) Stocks

Les stocks, qui se composent principalement d'articles destinés à la consommation à bord des navires, sont évalués au moindre du coût historique ou du coût de remplacement.

#### e) Immobilisations corporelles

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

l'amortissement cumulé. Les principales pièces de rechange incluses dans les stocks de pièces de rechange des navires sont comptabilisées en tant qu'immobilisations corporelles. À cette fin, les principales pièces de rechange sont celles qu'on prévoit utiliser pendant plus d'un exercice pour une immobilisation corporelle donnée.

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

L'amortissement est calculé à des taux suffisants pour permettre la radiation du coût des immobilisations corporelles, défalcation faite de leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative, selon la méthode linéaire. Le coût des projets à bord des navires, défalcation faite de leur valeur résiduelle, est amorti sur la plus courte des durées suivantes : la durée de vie utile de l'actif ou la durée de vie utile du navire. Les améliorations locatives sont amorties sur la plus courte des durées suivantes : la durée du contrat de location ou la durée de vie utile de l'actif.

Les durées de vie utiles estimatives et les méthodes d'amortissement sont passées en revue tous les ans. Les taux appliqués aux principales catégories d'immobilisations corporelles sont les suivants:

Navires (y compris les projets de navire)	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 de l'actif

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.

#### **f) Avantages sociaux futurs**

La Société comptabilise ses obligations au titre des régimes d'avantages sociaux et les coûts connexes, déduction faite des actifs des régimes, au fur et à mesure que les prestations sont constituées.

### **AVANTAGES DE RETRAITE**

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

La Société offre, par l'entremise d'un fiduciaire, un régime de retraite agréé à prestations déterminées qui couvre la quasi-totalité de ses salariés, un régime de retraite supplémentaire non capitalisé à l'intention des cadres supérieurs embauchés avant le 1<sup>er</sup> mars 2001, et un régime d'avantages de retraite supplémentaire non capitalisé, adopté en 2006 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 fondées sur les années de service et la rémunération moyenne la plus élevée ou la rémunération au départ à la retraite des employés.

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

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

Les gains et pertes actuariels au titre du régime de retraite agréé et du régime d'avantages de retraite supplémentaire adopté en 2006 sont amortis sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants. Les gains et pertes actuariels au titre de l'ancien régime de retraite supplémentaire sont amortis sur l'espérance de vie moyenne estimative des participants.

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

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants au régime de retraite agréé et au régime d'avantages de retraite supplémentaire adopté en 2006 est de 9,8 ans (10,4 ans en 2017). L'espérance de vie moyenne estimative des participants à l'ancien régime de retraite supplémentaire est de 14,7 ans (15,4 ans en 2017).

#### **ii) Régimes de soins de santé et de soins dentaires**

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

Le coût des avantages complémentaires de retraite est déterminé de façon actuarielle à l'aide 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.

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

La durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants aux régimes d'avantages complémentaires de retraite est de 11,0 ans (11,0 ans en 2017). Les ajustements apportés en raison de modifications des régimes, déduction faite des gains ou pertes actuariels non amortis correspondants 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) Services de transport par traversier gratuits pour les salariés et les retraités**

Les salariés et les retraités de Marine Atlantique S.C.C. bénéficient d'avantages relatifs au transport à bord des navires de la Société. Les salariés syndiqués, les salariés non syndiqués et les cadres ont droit de bénéficier de ces privilèges après avoir accumulé quatre mois d'emploi continu et 694 heures de travail normales ou après deux années de service, à la première de ces éventualités. Aucun passif n'a été comptabilisé dans l'état de la situation financière à ce titre, car le montant de cet avantage est négligeable.

## **AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI**

### **i) Passif au titre des indemnités pour accidents du travail**

Pour certains membres de son personnel en activité ou anciens salariés, la Société est un employeur auto-assuré qui est responsable du passif au titre des indemnités pour accidents de travail. Le coût de ce passif est déterminé de façon actuarielle au moyen de la valeur actualisée nette du passif lié aux accidents de travail des salariés actuels et des anciens salariés lorsque des indemnités sont accordées par la Workplace Health, Safety and Compensation Commission de Terre-Neuve-et-Labrador, la Commission de la santé, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents au travail du Nouveau-Brunswick ou le Workers' Compensation Board de l'Île du-Prince-Édouard, ou lorsque des modifications législatives sont apportées et qu'on peut raisonnablement estimer les coûts futurs prévus. La direction comptabilise les variations de la valeur actualisée nette du passif en se fondant sur les estimations actuarielles des coûts futurs mises à jour en fonction des données réelles et des modifications apportées aux hypothèses actuarielles.

Les ajustements qui découlent des gains et pertes actuariels sont amortis sur la durée moyenne prévue de versement des indemnités qui est de 10,0 ans (10,0 ans en 2017).

### **ii) Autres avantages**

Les autres avantages postérieurs à l'emploi sont constitués des prestations de remplacement du revenu servies aux salariés en congé d'invalidité à court terme et des prestations du régime collectif qui continuent d'être versées aux salariés en congé d'invalidité à long terme. Le coût de ces autres avantages postérieurs à l'emploi est établi par évaluation actuarielle à partir de la valeur actualisée nette du passif associé aux prestations d'invalidité à court et à long terme versées actuellement aux salariés, compte tenu des taux d'inflation, des taux d'intérêt, des taux de mortalité et des taux tendanciels du coût des soins de santé. 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.

Les salariés syndiqués sont admis à recevoir des prestations d'invalidité à court terme le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de 60 jours d'emploi continu. Ces prestations ne sont pas offertes aux salariés non syndiqués ni aux cadres, car ils bénéficient d'un régime distinct de congés de maladie. Le régime d'invalidité à court terme des salariés syndiqués fournit des prestations pour compenser la perte de revenus d'emploi en cas d'invalidité à la suite d'une maladie ou d'un accident non lié au travail. Les prestations peuvent commencer à être versées après la fin du délai de carence prévu et leur versement se poursuit jusqu'à la fin de l'invalidité du salarié ou la fin de la période d'indemnisation, selon la première de ces éventualités. Afin de pouvoir bénéficier de prestations d'invalidité à court terme, les salariés doivent avoir travaillé pendant toute la période ouvrant droit aux prestations et satisfaire à la définition d'invalidité. Le montant des prestations hebdomadaires est calculé en fonction de la convention collective. Un salarié qui reçoit des prestations d'invalidité à court terme continue de bénéficier de l'assurance complémentaire couvrant les soins médicaux pendant une période de six mois, de l'assurance pour les soins dentaires pendant une période de trois mois, et de la couverture d'assurance-vie de base pendant une période de six mois. Le salarié peut, par la suite, demander une exonération de primes d'assurance-vie afin de préserver sa couverture. Les privilèges de transport du salarié sont maintenus pendant la période d'invalidité. Aucune indemnité de décès ou de mutilation par accident ne peut être versée aux salariés qui ne sont pas actifs sur leur lieu de travail.

Les cadres et les salariés non syndiqués peuvent bénéficier de prestations d'invalidité à long terme le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de 60 jours d'emploi continu. Ce régime n'est pas offert aux employés syndiqués. Le régime d'invalidité à long terme des cadres et des salariés non syndiqués prévoit le versement régulier de prestations pour remplacer les revenus d'emploi perdus en raison d'une invalidité de longue durée due à une maladie ou à un accident non lié au travail. Le versement des prestations débute après une période de carence de 26 semaines et se poursuit jusqu'à ce que le salarié cesse d'être invalide, au sens de la politique en vigueur, ou atteigne 65 ans, selon la première de ces éventualités. Le montant des prestations hebdomadaires versées varie selon que l'employé fait partie des cadres ou des salariés non syndiqués. Un employé qui reçoit des prestations d'invalidité à long terme continue de bénéficier de l'assurance complémentaire couvrant les soins médicaux et dentaires, et des privilèges de transport accordés, pendant toute la durée de son invalidité pour autant qu'il continue de satisfaire à la définition d'invalidité et n'a pas atteint 65 ans. Sa couverture d'assurance-vie de base demeure valide pendant une période de six mois. Il peut, par la suite, demander une exonération de primes d'assurance-vie afin de préserver sa couverture. Aucune indemnité de décès ou de mutilation par accident ne peut être versée aux salariés qui ne sont pas actifs sur leur lieu de travail.

Un régime de congés de maladie est également offert aux cadres et aux salariés non syndiqués qui ont été embauchés après le 1<sup>er</sup> septembre 2001, qui leur permet d'accumuler des congés de maladie pendant leur service. Les employés embauchés avant le 1<sup>er</sup> septembre 2001 sont admis à accumuler des congés de maladie en fonction du nombre d'années de service. Les employés syndiqués ne peuvent pas participer à ce régime. Dans le cadre de ce régime, les congés de maladie peuvent être accumulés, mais ne constituent pas des avantages acquis. Aucun passif n'a été comptabilisé dans l'état de la situation financière à ce titre, car le montant est négligeable.

#### **g) Constatation des revenus**

La Société comptabilise les revenus lorsqu'il y a une preuve convaincante de l'existence d'un accord, que les services ont été rendus, que le prix à payer par l'acheteur est déterminé ou déterminable et que le recouvrement est raisonnablement assuré. Les produits des activités de transport et du supplément pour le carburant sont comptabilisés lorsque les services de traversier sont rendus. Les clients de la Société doivent payer à l'avance, au moment où ils font leur réservation. Les sommes reçues sont d'abord comptabilisées comme des revenus reportés, puis constatées en tant que revenus lorsque les services de traversier sont rendus. Les intérêts créditeurs sont comptabilisés au fur et à mesure qu'ils sont gagnés et que le recouvrement est raisonnablement assuré.

#### **h) Charges**

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

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

#### **i) Charges payées d'avance**

Les charges payées d'avance sont des décaissements effectués avant l'achèvement des travaux, la livraison des biens ou la prestation des services, ou des paiements versés à l'avance aux termes de contrats de location. Elles comprennent également les coûts liés à l'importation de navires affrétés qui sont amortis dans le poste taxes d'importation de navires d'affrètement à l'état des résultats sur la durée des contrats de location connexes.

#### **j) Conversion de devises**

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

#### **k) Passifs éventuels**

Les passifs éventuels sont des obligations potentielles qui peuvent donner lieu à des passifs réels si un ou plusieurs événements futurs se produisent ou ne se produisent pas. Dans la mesure où l'événement futur risque de se produire ou non et si l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif est comptabilisé et une charge est constatée. Si la probabilité ne peut être déterminée ou s'il est impossible de faire une estimation raisonnable du montant en cause, l'éventualité est présentée dans les notes complémentaires.

#### **l) Actifs éventuels**

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

#### **c) Incertitude relative à la mesure**

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

### **3. Adoption de nouvelles normes comptables**

Le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) a publié de nouvelles normes comptables qui sont en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> avril 2017.

La Société a donc adopté une nouvelle méthode comptable pour les actifs éventuels. La nouvelle norme (SP 3320) définit les règles sur les informations à fournir sur les actifs éventuels dans les états financiers. Cette nouvelle norme n'a pas été appliquée rétroactivement et n'a aucune incidence significative sur les états financiers de la Société. L'alinéa l) de la note complémentaire 2 décrit la méthode de comptabilisation des actifs éventuels de la Société.

La Société a aussi adopté les nouvelles normes comptables sur l'information relative aux apparentés (SP 2200), sur les actifs (SP 3210), sur les droits contractuels (SP 3380) et sur les opérations interentités (SP 3420). Ces nouvelles normes comptables ont une incidence uniquement sur les informations fournies par voie de notes. L'adoption des normes SP 2200, SP 3210, SP 3380 et SP 3420 n'a eu aucune incidence significative sur les informations fournies par voie de notes dans les états financiers de la Société.

### **4. Trésorerie**

La trésorerie comprend la trésorerie affectée qui se compose de liquidités libellées en euros détenues dans un compte de garantie bloqué dans une banque allemande pour le traversier mixte *Atlantic Vision*. L'entente d'affrètement signée en août 2017 exige que le compte de garantie bloqué comprenant une somme équivalant à six mois de droits d'affrètement soit maintenu jusqu'à la fin de l'affrètement en novembre 2018. Le montant total du solde libellé en euros se chiffre à 6 222 € (6 223 € en 2017), ce qui correspondait à 9 873 \$ CA au 31 mars 2018 (8 868 \$ CA en 2017). Si la Société devait contrevenir à l'entente d'affrètement, cette somme serait remise aux propriétaires du traversier.

### **5. Somme (à recevoir) à payer au gouvernement du Canada**

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

	2018		2017	
Somme à payer au gouvernement Canada au début de l'exercice	2 792	\$	2 626	\$
Somme (à recevoir) du gouvernement du Canada au début de l'exercice	(18 000)		(13 000)	
Crédits parlementaires reçus au cours de l'exercice	143 583		93 967	
Comptabilisés au cours de l'exercice :				
Financement public - exploitation	(85 800)		(61 203)	
Financement public - immobilisations	(60 958)		(37 598)	
(Déficit) excédent - financement public	(3 175)		(4 834)	
Somme (à recevoir) du gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	(21 100)		(18 000)	
Somme à payer au gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	2 717	\$	2 792	\$

## 6. Stocks

	2018		2017	
<b>Stocks destinés à la consommation</b>	15 771	\$	10 638	\$
Stock de carburant	3 853		3 003	
Pièces de rechange des navires – sur les navires	3 182		3 051	
Pièces de rechange des navires – à terre	22 806		16 692	
<b>Stocks destinés à la revente</b>				
Stock de restauration	322		402	
Total des stocks	23 128	\$	17 094	\$

Pour l'exercice clos le 31 mars 2018, le montant des stocks passé en charges au cours de l'exercice s'élève à 31 264 \$ (23 866 \$ en 2017). Au cours de l'exercice, la Société a constaté une réduction de valeur de 435 \$ (10 \$ en 2017) au titre des stocks.

## 7. Crédeurs et charges à payer

	2018		2017	
Créditeurs	21 338	\$	20 484	\$
Charges à payer	9 452		6 111	
Salaires et avantages à payer	6 832		6 272	
Sommes à remettre à l'État	1 524		1 726	
<b>Créditeurs et charges à payer</b>	<b>39 146</b>	<b>\$</b>	<b>34 593</b>	<b>\$</b>

Les sommes dues à d'autres organisations publiques se chiffrent à 180 \$ (201 \$ en 2017). Elles sont payables à vue et ne portent pas intérêt.

## 8. Actif (passif) au titre des prestations de retraite constituées

Les actuaires indépendants de la Société font une évaluation aux fins de la comptabilité des obligations au titre des prestations de retraite et de la valeur des actifs du régime à la date de l'évaluation (en date du 31 décembre 2017 pour l'exercice clos le 31 mars 2018 et du 31 décembre 2016 pour l'exercice clos le 31 mars 2017). L'évaluation actuarielle la plus récente aux fins de la capitalisation est établie en date du 31 décembre 2016 et elle a été effectuée en 2017.

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

	2018		2017	
<b>Obligation au titre des prestations constituées</b>				
Solde d'ouverture	690 076	\$	637 584	\$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	6 867		8 246	
Cotisations — salariés	7 076		5 991	
Intérêts débiteurs	26 244		27 541	
Prestations versées	(35 509)		(36 746)	
Perte actuarielle	4 225		47 460	
<b>Solde de clôture</b>	<b>698 979</b>	<b>\$</b>	<b>690 076</b>	<b>\$</b>
<b>Valeur liée au marché des actifs du régime</b>				
Solde d'ouverture	796 658	\$	736 579	\$
Rendement des actifs du régime	59 141		69 575	
Cotisations — employeur	7 580		21 259	
Cotisations — salariés	7 076		5 991	
Prestations versées	(35 509)		(36 746)	
<b>Solde de clôture</b>	<b>834 946</b>	<b>\$</b>	<b>796 658</b>	<b>\$</b>

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

	2018		2017	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Actifs au titre du régime de retraite (valeur liée au marché)	834 946 \$	- \$	796 658 \$	- \$
Obligations au titre du régime de retraite (valeur actuarielle)	695 800	3 179	686 764	3 313
Excédent (déficit) à la fin de l'exercice	139 146	(3 179)	109 894	(3 313)
(Gains) pertes actuariels nets non amortis	(15 248)	557	9 574	832
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	2 140	38	1 087	39
Actif (passif) au titre des prestations de retraite constituées	126 038 \$	(2 584) \$	120 555 \$	(2 442) \$

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

	2018		2017	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Cotisations :				
Employeur	8 478 \$	156 \$	1 879 \$	156 \$
Salariés	7 076	-	5 991	-
Total	15 554 \$	156 \$	7 870 \$	156 \$
Prestations versées	35 353 \$	156 \$	36 590 \$	156 \$



Composantes des coûts des régimes de retraite :

	2018		2017	
	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires	Régime de retraite agréé	Régimes de retraite supplémentaires
Calcul des coûts des régimes de retraite de l'exercice :				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	13 791 \$	152 \$	14 055 \$	182 \$
Amortissement de la perte actuarielle nette	2 236	75	1 678	106
Cotisations — salariés	(7 076)	-	(5 991)	-
Charge au titre des prestations de retraite	8 951	227	9 742	288
Intérêts sur les obligations au titre du régime de retraite	26 173	71	27 472	69
Rendement prévu des actifs du régime	(32 129)	-	(32 722)	-
Charge (revenu) d'intérêt au titre des prestations de retraite	(5 956)	71	(5 250)	69
Coûts des régimes de retraite	2 995 \$	298 \$	4 492 \$	357 \$

Le régime de retraite agréé est un régime à prestations déterminées. La méthode de calcul des prestations pour les membres actifs du régime prévoit, pour chaque année de service admissible jusqu'à un maximum de 35 ans, le versement de prestations correspondant à 1,6 % du salaire moyen pour les meilleures années de service ou du salaire de fin de carrière dans la limite de la moyenne des maximums des gains ouvrant droit à pension dans le cadre du Régime de retraite du Canada, plus 2 % du salaire moyen pour les meilleures années de service ou du salaire de fin de carrière excédant la moyenne des maximums des gains ouvrant droit à pension dans le cadre du Régime de retraite du Canada. Le régime de retraite agréé prévoit que des ajustements à des fins d'indexation pourront être apportés aux prestations de retraite et aux prestations aux survivants à verser au cours d'une année civile après le troisième anniversaire de la retraite ou du décès du participant, selon le premier de ces événements. De tels ajustements correspondent au taux de croissance annuel de l'indice des prix à la consommation moins 3 %, sous réserve d'un taux de croissance annuel maximal de 3 %. Aucun ajustement à des fins d'indexation n'est apporté si le taux de croissance annuel de l'indice des prix à la consommation est inférieur à 3 %.

Les cotisations de l'employeur au régime de retraite sont effectuées conformément aux évaluations actuarielles réalisées aux fins de la capitalisation. Les actifs du régime de retraite agréé sont placés dans des titres de créance, des actions et des contrats de rentes sans rachat des engagements. Au 31 décembre 2017, soit la date d'évaluation aux fins de l'établissement des états financiers de l'exercice clos le 31 mars 2018, les actifs du régime étaient composés à 19 % de titres de créance, à 27 % d'actions et à 52 % de rentes (0 %, 43 % et 57 % respectivement, en 2017). La valeur de marché des actifs du régime s'élève à 420 900 \$ (367 071 \$ en 2017). De plus, la valeur déterminée selon l'évaluation actuarielle des contrats de rentes sans rachat des engagements se chiffre à 452 761 \$ (467 465 \$ en 2017). Le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur du marché était de 45 211 \$ ou 12 % (40 049 \$ ou 7 % en 2017) et le rendement réel des actifs du régime évalués à la valeur liée au marché était de 59 141 \$ ou 7,4 % (69 575 \$ ou 9,5 % en 2017).

Les gains et les pertes survenus au cours de l'exercice se ventilent comme suit : gain sur la valeur liée au marché des actifs du régime de 27 888 \$ (39 334 \$ en 2017); perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées dans le cadre du régime de retraite agréé de 4 425 \$ (47 279 \$ en 2017); gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées relatives aux régimes de retraite supplémentaires de 200 \$ (181 \$ en 2017).

Les hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2018	2017
<b>Obligations au titre des régimes de retraite</b>		
Taux d'actualisation – régime agréé	5,3 %	5,5 %
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	2,2 %	2,2 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	3,5 %
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %
<b>Coûts des régimes de retraite</b>		
Taux d'actualisation – régime agréé	5,5 %	5,2 %
Taux d'actualisation – régimes supplémentaires	2,2 %	2,0 %
Taux de rendement prévu des actifs	5,5 %	5,2 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	3,5 %
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %

## 9. Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués

La Société fournit une assurance-vie et une assurance pour soins de santé et soins dentaires à ses employés retraités. La valeur actualisée de ce régime non capitalisé d'avantages pour les retraités actuels et futurs est déterminée par un actuaire indépendant en fonction des hypothèses de la direction. Une évaluation actuarielle a été effectuée en date du 31 décembre 2016 pour les exercices clos le 31 mars 2018 et le 31 mars 2017.

Une charge de 1 990 \$ (2 155 \$ en 2017) est comptabilisée à l'état des résultats au titre des avantages complémentaires de retraite pour refléter le coût de ces avantages durant l'exercice considéré.

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

	2018	2017
Obligation au titre des avantages complémentaires de retraite constitués (valeur actuarielle)	(40 926)	(38 717)
(Gain) actuariel net non amorti	(7 424)	(8 108)
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	121	119
<b>Passif au titre des avantages complémentaires de retraite constitués</b>	<b>(48 229)</b>	<b>(46 706)</b>

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

	2018	2017
Cotisations de l'employeur	467 \$	450 \$
Prestations versées	467 \$	450 \$

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

	2018	2017
Calcul du coût des avantages complémentaires de retraite de l'exercice :		
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 915 \$	1 949 \$
Intérêts sur les obligations	887	808
Amortissement des (gains) actuariels nets	(812)	(602)
Coût des avantages complémentaires de retraite	1 990 \$	2 155 \$

Les hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2018	2017
Obligations au titre des avantages complémentaires de retraite		
Taux d'actualisation	2,2 %	2,2 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	3,5 %
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	5,6 %	5,6 %
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,5 %	4,5 %
Année où l'on prévoit atteindre le taux cible	2032	2032
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %
Coût des avantages complémentaires de retraite		
Taux d'actualisation	2,2 %	2,0 %
Taux de croissance de la rémunération	3,5 %	3,5 %
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	5,6 %	5,7 %
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,5 %	4,5 %
Année où l'on prévoit atteindre le taux cible	2032	2032
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %

## 10. Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués (indemnités pour accidents de travail et autres avantages)

L'obligation au titre des indemnités pour accidents de travail constituées de la Société représente le passif non capitalisé pour le coût des indemnités prévues selon le régime auto-assuré, qui sont administrées par la Workplace Health, Safety and Compensation Commission de Terre-Neuve-et-Labrador, la Commission de la santé, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents au travail du Nouveau-Brunswick et le Workers Compensation Board de l'Île-du-Prince-Édouard, pour les accidents de travail des salariés actuels et des anciens salariés.

Le passif déterminé par évaluation actuarielle comprend une obligation au titre des prestations d'invalidité et des pensions de survivants accordées connues, une obligation au titre de toutes les prestations futures pouvant être accordées relativement à des demandes d'indemnisation passées et d'autres coûts comme l'indemnisation temporaire, les frais pour soins de santé, les coûts de réadaptation ainsi que les frais d'administration connexes facturés par les divers commissions ou offices provinciaux. Ces montants sont présentés à la valeur actualisée nette, compte tenu des taux d'inflation, des taux d'intérêt, des taux de mortalité et des projections du montant global des demandes d'indemnisation pour des incidents survenus. La plus récente évaluation actuarielle des indemnités pour accidents de travail aux fins de la comptabilité a été effectuée en date du 31 décembre 2014 et ses résultats ont été actualisés par extrapolation aux dates d'évaluation, soit le 31 décembre 2017 et le 31 décembre 2016. La plus récente évaluation actuarielle des autres avantages postérieurs à

l'emploi aux fins de la comptabilité a été effectuée en date du 31 décembre 2016 et ses résultats ont été actualisés par extrapolation à la date d'évaluation du 31 décembre 2017.

Une charge de 2 106 \$ (2 021 \$ en 2017) est comptabilisée dans l'état des résultats au titre du coût des avantages postérieurs à l'emploi.

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

	2018		2017	
Obligation au titre des avantages postérieurs à l'emploi (valeur actuarielle)	(14 256)	\$	(14 717)	\$
Pertes actuarielles nettes non amorties	2 264		2 735	
Cotisations de l'employeur pour l'exercice à compter de la date d'évaluation jusqu'au 31 mars	610		380	
<b>Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi constitués</b>	<b>(11 382)</b>	<b>\$</b>	<b>(11 602)</b>	<b>\$</b>

Résumé des prestations versées au cours de l'exercice :

	2018		2017	
<b>Prestations versées</b>	<b>2 326</b>	<b>\$</b>	<b>2 167</b>	<b>\$</b>

Le coût constaté au titre des avantages postérieurs à l'emploi se présente comme suit :

	2018		2017	
<b>Calcul du coût des avantages postérieurs à l'emploi de l'exercice :</b>				
Coût des avantages pour les services rendus au cours de l'exercice	1 362	\$	1 329	\$
Intérêts sur les obligations	334		308	
Amortissement des pertes actuarielles nettes	410		384	
<b>Coût des avantages postérieurs à l'emploi</b>	<b>2 106</b>	<b>\$</b>	<b>2 021</b>	<b>\$</b>

Les hypothèses utilisées sont les suivantes :

	2018	2017
<b>Obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi</b>		
Taux d'actualisation	2,2 %	2,2 %
Taux de croissance de la rémunération moyenne dans l'industrie	3,0 %	3,0 %
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %
Taux de croissance du coût des soins de santé	5,0 %	5,0 %
<b>Coût des avantages postérieurs à l'emploi</b>		
Taux d'actualisation	2,2 %	2,0 %
Taux de croissance de la rémunération moyenne dans l'industrie	3,0 %	3,0 %
Taux d'inflation	2,0 %	2,0 %
Taux de croissance du coût des soins de santé	5,0 %	5,0 %

Pour l'exercice clos le 31 mars 2018, la Société a versé à la Commission d'indemnisation des accidents du travail de la Nouvelle-Écosse des primes de 519 \$ (429 \$ en 2017) qui sont incluses dans les salaires et avantages sociaux présentés à l'état des résultats. Ces primes représentent le coût de l'indemnisation des accidents du travail pour les salariés de la Nouvelle-Écosse, étant donné que, dans cette province, la Société fonctionne selon un régime d'assurance auquel elle cotise.

## 11. Immobilisations corporelles

Coût 2018					
	Solde d'ouverture	Acquisitions	Transferts	Cessions	Solde de clôture
Navires	384 849 \$	616 \$	4 715 \$	(34) \$	390 146 \$
Installations côtières	190 275	76	3 156	(1 069)	192 438
Améliorations locatives	26 689	2 546	5 801	-	35 036
Matériel	33 456	991	4 823	(2 223)	37 047
Travaux en cours	37 026	56 729	(18 495)	-	75 260
	672 295 \$	60 958 \$	- \$	(3 326) \$	729 927 \$

Amortissement cumulé 2018				
	Solde d'ouverture	Charge d'amortissement	Cessions	Solde de clôture
Navires	150 727 \$	26 418 \$	(33) \$	177 112 \$
Installations côtières	69 601	8 112	(1 069)	76 644
Améliorations locatives	23 794	7 462	-	31 256
Matériel	20 649	3 174	(2 087)	21 736
	264 771 \$	45 166 \$	(3 189) \$	306 748 \$

Coût 2017					
	Solde d'ouverture	Acquisitions	Transferts	Cessions	Solde de clôture
Navires	375 932 \$	5 751 \$	3 243 \$	(77) \$	384 849 \$
Installations côtières	190 109	25	228	(87)	190 275
Améliorations locatives	20 820	896	4 973	-	26 689
Matériel	31 263	270	2 235	(312)	33 456
Travaux en cours	17 049	30 656	(10 679)	-	37 026
	635 173 \$	37 598 \$	- \$	(476) \$	672 295 \$

Amortissement cumulé 2017				
	Solde d'ouverture	Charge d'amortissement	Cessions	Solde de clôture
Navires	125 808 \$	24 970 \$	(51) \$	150 727 \$
Installations côtières	61 571	8 052	(22)	69 601
Améliorations locatives	20 328	3 466	-	23 794
Matériel	18 294	2 656	(301)	20 649
	226 001 \$	39 144 \$	(374) \$	264 771 \$

	Valeur comptable nette 2018	Valeur comptable nette 2017
Navires	213 034 \$	234 122 \$
Installations côtières	115 794	120 674
Améliorations locatives	3 780	2 895
Matériel	15 311	12 807
Travaux en cours	75 260	37 026
	423 179 \$	407 524 \$

## 12. INSTRUMENTS FINANCIERS

### a) Classement des instruments financiers

Les valeurs comptables des actifs financiers et des passifs financiers comptabilisés au coût, au coût amorti ou à la juste valeur se présentent comme suit :

	2018		2017	
	Juste valeur	Coût	Juste valeur	Coût
<b>Actifs financiers</b>				
Trésorerie	- \$	13 875 \$	- \$	12 944 \$
Débiteurs	-	9 792	-	10 040
Dérivés	3 401	-	1 183	-
	3 401 \$	23 667 \$	1 183 \$	22 984 \$
<b>Passifs financiers</b>				
Créditeurs et charges à payer autres que les				
sommes à remettre à l'État				
	- \$	37 622 \$	- \$	32 867 \$
Dérivés	24	-	1 906	-
	24 \$	37 622 \$	1 906 \$	32 867 \$

### b) Juste valeur

Les estimations de la juste valeur sont établies à une date donnée, au moyen de l'information disponible à ce moment sur les instruments financiers et les conditions prévalant sur le marché. Les estimations sont, de par leur nature, subjectives, car elles comportent des incertitudes et reposent sur des jugements importants. Les justes valeurs des actifs financiers dérivés et des passifs financiers dérivés

de la Société au 31 mars 2018, toutes classées au niveau 2, sont fondées sur les prix cotés pour des actifs ou des passifs similaires ou établies à partir de données observables. Par ailleurs, la juste valeur des dérivés est estimée comme étant la valeur actualisée des gains ou pertes non réalisés calculée en fonction des prix du marché au 31 mars. Cette valeur correspond généralement au montant estimatif que la Société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date de clôture. La Société se fonde sur l'information reçue de banques à charte canadiennes pour établir la juste valeur des dérivés.

### c) Dérivés

Les dérivés utilisés par la Société, qui sont évalués à la juste valeur, sont notamment des swaps qui sont généralement des swaps de marchandises ou de tarifs, par lesquels les contreparties échangent des flux financiers établis sur la base des variations du prix de la marchandise concernée (mazout n° 2 et mazout lourd n° 6 à 1 %) ou sur la base d'un indice du marché, ce qui permet de fixer le prix que les contreparties paient réellement pour le carburant.

La Société utilise également des contrats de change à terme qui consistent en des ententes contractuelles visant à acheter des devises à une date ultérieure et à un cours stipulé d'avance. Les contrats de change à terme en euros se rattachent aux paiements au titre de l'affrètement de l'*Atlantic Vision*.

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

	2018			2017	
	Période (note 1)	Prix fixe par unité (note 2)	Quantité nominale (note 3)	Juste valeur	Juste valeur
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2018	-	-	- \$	411 \$
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2019	1,9825 - 2,5150	4 368	1 336	69
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2020	1,9418 - 2,4336	3 990	1 234	112
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2021	2,4020 - 2,4708	2 142	110	-
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2018	-	-	-	419
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2019	49,63 - 68,48	35	415	95
				3 095 \$	1 106 \$

Note 1 : Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

Note 2 : Des prix par gallon américain sont utilisés pour les swaps de mazout n° 2, et des prix par baril sont utilisés pour les swaps de mazout lourd n° 6 à 1 %.

Note 3 : Un nombre de gallons est utilisé pour les swaps de mazout n° 2, et un nombre de barils est utilisé pour les swaps de mazout lourd n° 6 à 1 %.

	2018			2017	
	Période (note 1)	Taux de change à terme CAD/EURO	Quantité nominale (euros)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2018	-	-	- \$	64 \$
Contrats de change à terme	2019	1,4723 - 1,5570	3 366	306	-
				306 \$	64 \$

Note 1 : Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

	2018			2017	
	Période (note 1)	Taux de change à terme CAD/USD	Quantité nominale (USD)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2018			- \$	13 \$
				- \$	13 \$

Note 1 : Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

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

	2018			2017	
	Période (note 1)	Prix fixe par unité (note 2)	Quantité nominale (note 3)	Juste valeur	Juste valeur
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2018	-	-	- \$	(640) \$
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2019	-	5	-	(349)
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2020	-	-	-	(139)
Swap - Pétrole brut - mazout no 2	2021	-	-	-	(310)
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2018	-	-	-	(152)
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2019	73,34	-	(1)	(10)
Swap - Pétrole brut - mazout lourd no 6 à 1 %	2020	-	-	-	(6)
				(1) \$	(1 606) \$

Note 1 : Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

Note 2 : Des prix par gallon américain sont utilisés pour les swaps de mazout n° 2, et des prix par baril sont utilisés pour les swaps de mazout lourd n° 6 à 1 %.

Note 3 : Un nombre de gallons est utilisé pour les swaps de mazout n° 2, et un nombre de barils est utilisé pour les swaps de mazout lourd n° 6 à 1 %.

	2018			2017	
	Période (note 1)	Taux de change à terme CAD/EURO	Quantité nominale (euros)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2018	-	-	- \$	(300) \$
Contrats de change à terme	2019	1,6079-1,6258	1 056	(23)	-
				(23) \$	(300) \$

Note 1 : Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.



## 13. Gestion des risques financiers

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

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

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

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

### **Risque de crédit :**

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

### **Risque de marché :**

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

### **Risque de liquidité :**

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

Des informations sont fournies dans la présente note sur l'exposition de la Société à chacun des risques mentionnés précédemment ainsi que sur les objectifs, politiques et processus de la Société en matière d'évaluation et de gestion de chacun de ces risques. D'autres données quantitatives sont fournies tout au long des présents états financiers.

Les expositions au risque de la Société n'ont pas changé, par rapport aux exercices précédents, ni la façon dont elles surviennent. De même, les objectifs, politiques et procédures de gestion des risques, ainsi que les méthodes utilisées pour les mesurer, sont restés les mêmes.

### **a) Risque de crédit**

La valeur comptable de la trésorerie, des débiteurs et des dérivés représente l'exposition maximale de la Société au risque de crédit. La Société réduit au minimum le risque de crédit associé à sa trésorerie et à ses dérivés en faisant des affaires uniquement avec des institutions financières de bonne réputation qui sont solvables. L'exposition au risque de crédit de la Société quant à ses comptes clients est réduite par la mise en œuvre d'une politique de crédit qui prévoit des limites à la concentration du risque et l'évaluation et la surveillance du risque de contrepartie.

#### **Trésorerie**

La trésorerie autre que la trésorerie affectée est déposée dans une banque à charte canadienne. La trésorerie affectée est quant à elle déposée dans un compte de garantie bloqué en euros dans une banque allemande. La désignation de cette banque comme dépositaire légal a été imposée comme condition dans l'entente d'affrètement. Comme le propriétaire du traversier est soumis à divers instruments de garantie, il a été dans l'obligation de déposer l'argent à cette banque.

La banque allemande a obtenu de l'agence de notation Moody's la cote de base b3, la cote Baa3 sur sa dette à long terme garantie et la cote P-3 sur sa dette à court terme non garantie. L'agence Fitch Ratings lui a quant à elle attribué une cote de crédit intrinsèque de -bb, la cote BBB sur sa dette à long terme garantie et la cote F3 sur sa dette à court terme non garantie au 31 mars 2018.

#### **Débiteurs**

Les débiteurs de la Société totalisaient 9 792 \$ au 31 mars 2018 (10 040 \$ en 2017). Ils se composent de créances clients d'une valeur de 4 368 \$ (3 584 \$ en 2017) et d'autres débiteurs s'élevant à 5 424 \$ (6 456 \$ en 2017), dont un montant de 2 432 \$ (2 550 \$ en 2017) qui représente des indemnités recouvrables sur assurances.

Les créances clients sont créées dans le cours normal des activités et sont payables à vue. La Société fournit des services à un grand nombre de clients. Il faut cependant savoir que cinq clients représentent 58 % des créances clients (cinq clients représentaient 50 % des créances clients en 2017). La Société estime qu'aucun risque de crédit important n'est lié aux débiteurs.

Au 31 mars 2018, environ 1,6 % (1,4 % en 2017) des créances clients étaient exigibles depuis plus de 30 jours, alors que 98,4 % (98,6 % en 2017) des créances clients étaient à court terme ou exigibles depuis moins de 30 jours. Jusqu'ici, la Société n'a pas subi de pertes importantes attribuables à des créances douteuses. La provision pour créances douteuses de la Société était de 66 \$ au 31 mars 2018 (25 \$ en 2017). La provision pour créances douteuses a été établie grâce à une analyse systématique de tous les comptes fondée sur le classement chronologique des comptes et la solvabilité actuelle des clients.

Les créances clients de la Société au 31 mars se détaillent comme suit :

	2018		2017	
À court terme	3 629	\$	3 264	\$
Exigibles depuis 1 à 30 jours	733		296	
Exigibles depuis 31 à 120 jours	72		49	
	4 434	\$	3 609	\$
Moins la provision pour créances douteuses	(66)		(25)	
Montant net des créances clients	4 368	\$	3 584	\$

## Dérivés

Les dérivés de la Société sont contractés auprès de banques à charte canadiennes qui sont des contreparties solvables. La Société juge qu'elle est exposée à un risque de crédit minimal lié au non-respect des obligations, puisque la solvabilité de la contrepartie est considérée comme étant élevée.

### b) Risque de marché

#### (i) Risque de change

Le risque de change découle des variations des cours des monnaies étrangères. La Société utilise des dérivés (contrats de change à terme) pour gérer ce risque. Elle fait des paiements de location mensuels de 660 euros dans le cadre de l'entente d'affrètement pour le traversier *Atlantic Vision*. Pour réduire ce risque au minimum, la Société a acheté des contrats de change à terme pour 100 % du montant des paiements de location mensuels. La Société a réduit l'exposition au risque de change car les paiements de location ont été entièrement couverts. Une variation de 5 points de pourcentage des taux de change n'aurait pas d'incidence importante sur les états financiers.

#### (ii) Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. Le taux d'intérêt sur le solde de trésorerie de la Société varie en fonction des variations du taux préférentiel. La Société n'a pas d'exposition importante au risque de taux d'intérêt. Une variation d'un point de pourcentage du taux d'intérêt aurait une incidence sur le montant des revenus de placement tirés des soldes de trésorerie, mais n'aurait pas des effets importants sur les états financiers.

#### (iii) Risque sur marchandises (lié au prix du carburant)

Afin de gérer son exposition à la fluctuation du prix du carburant, la Société établit des contrats dérivés (swaps) sur le pétrole brut avec des intermédiaires financiers. Elle met en œuvre une politique de couverture du carburant qui vise à stabiliser les écarts budgétaires concernant le carburant et le supplément pour le carburant qui est imposé aux clients. Une augmentation de 10 % du prix sur le marché des dérivés au cours de l'exercice clos le 31 mars 2018 aurait fait augmenter de 2 984 \$ les actifs au titre des contrats dérivés sur le pétrole brut et fait diminuer les passifs à ce titre de 33 \$; alors qu'une diminution de 10 % du prix sur le marché des dérivés sur le pétrole brut au cours de l'exercice clos le 31 mars 2018 aurait fait diminuer de 2 865 \$ les actifs au titre des contrats dérivés sur le pétrole brut et fait augmenter de 40 \$ les passifs dérivés.

### c) Risque de liquidité

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

La Société s'efforce de maintenir des liquidités suffisantes pour pouvoir s'acquitter de ses charges d'exploitation prévues pendant une période de 30 jours, et de garder en plus une réserve de 4 000 \$. Elle est ainsi en mesure d'honorer ses obligations financières, mais ne peut faire face aux conséquences de circonstances extrêmes imprévisibles, comme des catastrophes naturelles. La Société établit des prévisions de trésorerie, qui sont examinées régulièrement par la direction et le Conseil d'administration. Au besoin, elle ajuste ces prévisions en fonction des rentrées et des sorties de fonds prévues, afin de garantir qu'elle dispose de liquidités suffisantes pour honorer ses obligations financières. La Société reçoit un financement public sur une base mensuelle.

La banque de la société a émis une lettre de crédit irrévocable au nom de la Commission de la santé, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents du travail du Nouveau-Brunswick pour garantir le paiement de dettes futures d'une somme de 4 200 \$ (4 200 \$ en 2017) pour une période indéterminée. La société reçoit l'approbation du ministre des Finances pour la signature de la lettre de crédit sur une base annuelle.

La valeur comptable des créiteurs et charges à payer, autres que les sommes à remettre à l'État, et des passifs financiers dérivés représente l'exposition de la Société au risque de liquidité. La valeur comptable des créiteurs et charges à payer s'élevait à 37 622 \$ (32 867 \$ en 2017). La valeur comptable des créiteurs au 31 mars 2018 s'élevait à 21 338 \$ (20 484 \$ en 2017) et tous sont exigibles dans un délai de 60 jours. Les charges à payer de la Société avaient une valeur comptable de 16 284 \$ au 31 mars 2018 (12 383 \$ en 2017).

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

	2018				
	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 4 ans	Total
Créiteurs et charges à payer	37 622 \$	- \$	- \$	- \$	37 622 \$
Passifs financiers dérivés	7 \$	16 \$	1 \$	- \$	24 \$

	2017				
	Moins de 3 mois	3 à 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 3 ans	Total
Créiteurs et charges à payer	32 867 \$	- \$	- \$	- \$	32 867 \$
Passifs financiers dérivés	92 \$	647 \$	353 \$	814 \$	1 906 \$

## 14. Excédent accumulé

L'excédent accumulé se compose de ce qui suit :

	2018	2017
Excédent accumulé lié aux activités	503 643 \$	481 477 \$
Gains (pertes) de réévaluation cumulés	5 061	(207)
Excédent accumulé	508 704 \$	481 270 \$

L'excédent accumulé lié aux activités comprend un montant de 258 530 \$ (258 530 \$ en 2017) 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 2018, 517 061 000 actions (517 061 000 actions en 2017) à 0,50 \$ l'unité (0,50 \$ l'unité en 2017) avaient été émises et étaient entièrement libérées.

## 15. Opérations entre apparentés

La Société est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Les apparentés comprennent aussi les principaux dirigeants qui ont le pouvoir et la responsabilité de planifier, de diriger et de contrôler les activités de la Société. Les principaux dirigeants comprennent notamment les membres de la haute direction et du Conseil d'administration et leurs proches parents.

La Société effectue des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités, selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non apparentées. Au cours de l'exercice, la Société a engagé des charges de 1 572 \$ (1 623 \$ en 2017) avec d'autres parties apparentées, qui sont comptabilisées dans les créiteurs comme l'explique la note 7. En outre, le gouvernement du Canada finance la Société, comme cela est précisé dans les notes complémentaires 2a) et 5. Transports Canada a autorisé la Société à utiliser gratuitement les terres publiques sur lesquelles sont sis ses terminaux portuaires. Aucun montant n'est 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.

## 16. Obligations contractuelles

a) Le montant total requis pour terminer les grands travaux d'immobilisations en cours faisant l'objet d'un contrat au 31 mars 2018 est de 5 238 \$ (2 334 \$ en 2017).

b) La Société loue certaines installations et du matériel. Elle a aussi signé une entente d'affrètement pour l'*Atlantic Vision*. Les paiements futurs minimums exigibles annuellement au titre de la location s'établissent ainsi :

	Affrètement	Autre	Total
2018-19	8 804 \$	417 \$	9 221 \$
2019-20	-	173	173
	8 804 \$	590 \$	9 394 \$

Le navire affrété est comptabilisé comme un contrat de location-exploitation. Par conséquent, aucun passif n'est présenté à l'état de la situation financière à cet égard. Afin de gérer son exposition au risque de crédit et d'évaluer la qualité du crédit, la Société a examiné les contrats de location-exploitation et évalué la possibilité que les locataires puissent manquer aux obligations stipulées dans les contrats.

## 17. Passifs éventuels

Dans le cours normal de ses activités, la Société est requérante, défenderesse ou autre partie à des réclamations et à des poursuites non réglées. Au 31 mars 2018, la valeur estimative des réclamations contre la Société pour lesquelles il est probable que l'événement futur déterminant se produise était nulle (350 \$ en 2017). Un montant correspondant a été comptabilisé dans les états financiers à ce titre. Par ailleurs, il y a des réclamations supplémentaires estimées à 100 \$ (170 \$ en 2017) pour lesquelles le risque que l'événement futur déterminant se produise ne peut être déterminé. Aucun montant n'a été comptabilisé pour ces réclamations. Ces estimations reposent sur le jugement de la direction et les expositions maximales, qui sont limitées en raison des franchises fixées.

## 18. Actifs éventuels

La Société a interjeté appel de deux décisions devant la Cour canadienne de l'impôt en vertu de la Loi sur la taxe d'accise concernant des crédits de taxe sur les intrants demandés pendant la période audité allant de janvier 2006 à janvier 2012. La Société a déterminé

qu'il était probable qu'elle reçoive un crédit de taxe sur les intrants net de 6 600 \$ pour cette période et un autre crédit de taxe sur les intrants de 2 700 \$ pour la période subséquente se terminant le 31 mars 2018.

La Société poursuit en justice un entrepreneur concernant des frais supplémentaires engagés pendant un projet. Les tribunaux ont donné raison à la Société en février 2018 et lui ont octroyé 1 500 \$. L'entrepreneur a interjeté appel de la décision, mais la Société a déterminé qu'il était probable qu'elle recevrait 1 500\$

## 19. Montants budgétés

---

Les montants budgétés sont présentés à des fins de comparaison. Ils ont été établis dans le cadre de l'établissement du Plan d'entreprise de la Société et approuvés par le Conseil d'administration. La Société n'a dépassé aucune des limites établies pour ses dépenses ou ses placements au cours de l'exercice considéré.