



**VOUS FAITES PARTIE DU TABLEAU**  
**RAPPORT ANNUEL DE 2009 • 2010**

# TABLE DES MATIÈRES

2

## COORDONNÉES DE LA SOCIÉTÉ

### SIÈGE SOCIAL

10, Place Fort William, Bureau 302  
St. John's, (T.-N.-L.)  
A1C 1K4

### BUREAU ADMINISTRATIF

10, promenade Marine  
Port aux Basques, (T.-N.-L.)  
A0M 1C0

### BUREAU DE L'EXPLOITATION

355, rue Purves  
North Sydney, (N.-É.)  
B2A 3V2



- 3 POINTS SAILLANTS DE 2009-2010
- 5 MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL ET MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL
- 7 PROFIL DE LA SOCIÉTÉ
- 13 RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE
- 21 APERÇU FINANCIER
- 27 PERSPECTIVES D'AVENIR
- 31 RESPONSABILITÉ SOCIALE ORGANISATIONNELLE
- 35 COLLABORATION ENTRE LE CONSEIL ET LA DIRECTION
- 39 CONSEIL D'ADMINISTRATION
- 42 ÉTATS FINANCIERS

## POINTS SAILLANTS DE 2009-2010

Passagers	398 667
Véhicules passagers	139 011
Véhicules commerciaux	96 694
Nombre de traversées dans un sens	1 972
Employés (périodes d'emploi de pointe)	1 303
Employés (équivalents temps plein)	1 077

[MARINE-ATLANTIC.CA](http://MARINE-ATLANTIC.CA)

## VOUS FAITES PARTIE DU TABLEAU

Nos clients définissent notre valeur. Votre parcours est le nôtre. L'expérience que nous partageons évolue en même tant que notre organisation. Pour le rapport annuel de cette année, nous avons pensé qu'il serait intéressant d'inclure votre point de vue. Les photos que vous prenez racontent mille histoires de mille parcours, et nous voulions les mettre en vedette de première main dans ce rapport. À notre avis, ce que nos passagers voient est ce qui compte le plus.

Après tout, nous sommes tous dans le même bateau.

## MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL

Marine Atlantique a connu sa part de défis en 2009-2010 alors qu'elle a continué à s'en sortir tant bien que mal malgré une flotte vieillissante et une augmentation grandissante de l'achalandage. Les clients et les employés ont traversé une autre saison estivale difficile, les conditions météorologiques et les délais d'origine mécanique interrompant l'horaire et causant une accumulation des véhicules en attente. Toutefois, nous avons également introduit en 2009-2010 un très grand nombre de changements positifs qui serviront d'assise à notre croissance et à notre développement en une société plus forte.

Nous avons intégré l'*Atlantic Vision*, un navire plus spacieux et plus récent, à notre flotte afin d'augmenter la capacité; nous nous sommes réorganisés et avons introduit une nouvelle équipe de vice-présidents pour nous guider dans la bonne direction; puis, nous avons aménagé de nouvelles aires de service dans le but de conserver un élan positif. Trois nouvelles fonctions ont vu le jour en 2009-2010 : Expérience client, Stratégie et affaires générales, et Qualité, risque et conformité. Ces nouvelles divisions ont établi le fondement d'une société améliorée, offrant un meilleur service à sa clientèle.

En cours d'année, le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) a effectué un examen spécial de Marine Atlantique. Le rapport d'examen spécial a réaffirmé ce que nous, en tant que société, savions déjà : des défis importants nous attendent à l'égard des contraintes de nos ressources et de la flotte vieillissante. Le BVG et Marine Atlantique ont tous les deux reconnu les défis associés à la flotte vieillissante, à la planification stratégique et à la direction, et ont également reconnu l'importance immédiate de relever ces défis.

Le conseil d'administration a collaboré étroitement avec la direction supérieure pour finaliser la stratégie de revitalisation de la société visant cet indispensable service de traversier. Marine Atlantique a travaillé de près avec Transports Canada à impliquer tous les ministères et toutes les agences du gouvernement fédéral nécessaires et a ainsi réussi à terminer l'exercice avec l'annonce, par le gouvernement fédéral dans le budget de 2010 d'un important investissement financier dans notre société. Au nom du conseil d'administration, de la direction supérieure et des utilisateurs du service, je remercie le Gouvernement du Canada pour cet engagement renouvelé envers Marine Atlantique dans cette conjoncture critique.

L'année écoulée a posé les fondations afin que Marine Atlantique devienne une société plus forte. En cette fin d'année importante pour l'intégration et la réorganisation, nous prévoyons mettre en œuvre des changements tangibles dans l'offre et la livraison de nos services. Au cours du prochain exercice, nous prévoyons nous rapprocher davantage de notre objectif visant à diminuer l'écart entre notre capacité et la demande de service, et à bâtir la société afin d'offrir un service efficace et efficace à notre clientèle.

**Rob Crosbie** *Président du conseil d'administration de Marine Atlantique*



## MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le renouvellement de la gestion et de l'organisation contrairement aux importants changements opérationnels résume le mieux l'année 2009-2010 pour la direction supérieure de Marine Atlantique. En procédant à la réorganisation, nous avons accueilli trois nouveaux vice-présidents et grâce au recrutement ou à des promotions, environ 60 % des postes de cadres supérieurs à Marine Atlantique sont pourvus par de nouveaux titulaires. Un nouveau cadre de responsabilisation de la direction vient d'être instauré en même temps que des programmes de reconnaissance et de formation des employés améliorés, ainsi que le développement continu d'une stratégie à long terme visant à renouveler le service de traversier.

L'achalandage a continué à croître alors que nous avons transporté un nombre record de véhicules passagers, de camions gros porteurs et de remorques sans tracteur tout en faisant face aux contraintes de capacité d'une flotte et des infrastructures à terre vieillissantes. Marine Atlantique a connu une fois de plus une saison estivale difficile, les conditions météorologiques et les délais d'origine mécanique interrompant l'horaire et causant une accumulation des véhicules en attente. Je suis fier de dire que nos employés sont passés à travers ces interruptions, déplaçant 32 000 passagers lors de traversées retardées, et ce, au cours d'un seul incident.

Nous avons intégré un nouveau navire, l'*Atlantic Vision*, à notre flotte en 2009-2010. L'*Atlantic Vision* offre une vitesse et une capacité accrues ainsi qu'une meilleure maniabilité dans les glaces. D'un autre côté, le navire n'était pas construit spécialement pour nos activités, alors il nous a fallu un certain temps pour l'adapter. Pendant que les employés aplanissaient les difficultés, les clients à bord de l'*Atlantic Vision* intervenaient également. La vitesse, l'attrait esthétique et les commodités de l'*Atlantic Vision* ont fait bonne impression sur la plupart des clients, mais certains ont vu des points nécessitant des améliorations. Marine Atlantique a commencé à faire des ajustements à la structure et aux programmes en réponse aux préoccupations des clients, et nous prévoyons une expérience encore plus positive pour l'*Atlantic Vision* en 2010-2011.

Vers la fin de l'exercice, notre système de réservation commerciale a été lancé. Comme prévu, l'introduction du système a présenté des défis pour Marine Atlantique et ses clients commerciaux. Alors que nous entreprenons l'année 2010-2011, nous surmontons ces difficultés afin d'améliorer le programme. En fin de compte le système de réservation commerciale nous aidera à régler les défis touchant notre capacité et rendra notre service plus efficace globalement.

La direction de Marine Atlantique, appuyée par le conseil d'administration, a travaillé inlassablement avec l'actionnaire pour mettre au point une stratégie de revitalisation et une proposition de financement à long terme. Je suis heureux de dire que l'exercice de 2009-2010 s'est terminé sur une note positive grâce à l'approbation de la stratégie et à un investissement financier important de la part du gouvernement du Canada. Cela prendra du temps, de la patience et beaucoup de travail ardu, mais je crois que l'engagement de la société et de l'actionnaire à renouveler notre actif et à réorganiser nos activités entraînera un service de traversier plus moderne et plus efficace, qui répond aux besoins des clients, des intervenants et des employés.

**Wayne Follett** *Président et chef des opérations*



## PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

6

## PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

### QUI EST MARINE ATLANTIQUE?

Marine Atlantique S.C.C. est la société d'État fédérale responsable d'exploiter le service de traversier entre l'île de Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse. Ses navires transportent des personnes, des véhicules passagers et des véhicules commerciaux qui livrent des biens et des produits à destination et en provenance de la province de Terre-Neuve-et-Labrador. Sa raison d'être lui est conférée par la Constitution.

La société fait chaque année rapport au gouvernement du Canada par l'entremise du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, et elle travaille étroitement avec le ministre d'État aux Transports. Une entente bilatérale avec Transports Canada définit les principes qui régissent les relations entre la société et l'actionnaire. Elle fait également état des accords de financement en vertu desquels la société assure ses services de traversiers. Même si Marine Atlantique perçoit des revenus de ces activités, la majeure partie des fonds nécessaires proviennent du gouvernement fédéral par le biais de Transports Canada.

Marine Atlantique, qui a son siège social à St. John's, T.-N.-L., gère des terminaux dans les ports de terre-neuvien-et-labradorien de Port aux Basques et d'Argentia et dans le port néo-écossais de North Sydney. La société assure des services traversiers dans 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 trihebdomadaire saisonnier de 280 milles marins entre Argentia et North Sydney (assuré seulement pendant les périodes de pointe de la mi-juin à la fin septembre).

Marine Atlantique constitue un employeur clé dans chacune des trois villes dans lesquelles elle est en activité. Ses employés bénéficient de possibilités d'emploi stables qui ont des retombées directes et indirectes appréciables sur ces régions. Les niveaux d'emploi au sein de la société culminent à plus de 1 300 personnes pendant la période estivale de pointe. L'effectif de Marine Atlantique est principalement syndiqué : environ 97 % des employés sont membres de l'un des six syndicats.

Pour remplir son mandat, Marine Atlantique exploite une flotte composée des traversiers de cote glace les plus imposants au Canada : le *Caribou*, le *Joseph and Clara Smallwood*, le *Leif Ericson* et, toute dernière addition à la flotte, l'*Atlantic Vision*, qui est entré en service le 1<sup>er</sup> avril 2009, au début de l'exercice financier. On assure un entretien de la flotte conforme à des normes et des codes élevés comme ceux de la Sécurité maritime de Transports Canada, de l'American Bureau of Shipping, des sociétés de classification du Registre de la Lloyd et Det Norske Veritas et on se conforme au Code international de gestion de la sécurité (CIGS).

Pour assurer l'exploitation sécuritaire des navires en mer, l'industrie maritime internationale, et en conséquence Marine Atlantique, est assujettie à divers lois et règlements, dont Le Code canadien du travail, le Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires), la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la responsabilité en matière maritime et le Règlement apparenté, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et les règlements apparentés, la Loi maritime du Canada, et la Loi sur le cabotage. La société est en plus assujettie à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), le plus important de tous les traités internationaux visant la sécurité des navires marchands.



## PROFIL DE LA SOCIÉTÉ (SUITE)



*Caribou*  
Construit en 1986  
Capacité moyenne : 870 passagers\* 340 EA\*\*



*Leif Ericson*  
Construit en 1991 (acheté en 2001)  
Capacité moyenne : 400 passagers\* et 280 EA\*\*

8



*Atlantic Vision*  
Construit en 2002 (affrété pour cinq ans en 2008)  
Capacité moyenne : 710 personnes\* et 425 EA\*\*



*Joseph and Clara Smallwood*  
Construit en 1989  
Capacité moyenne : 1 000 passagers\* 320 EA\*\*



## PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

### ACTIVITÉS DE MARINE ATLANTIQUE

Les gens et les produits peuvent accéder à l'île de Terre-Neuve et en sortir seulement de deux façons : par avion ou par bateau. Le service traversier de Marine Atlantique constitue le seul mode de transport quotidien permettant de se déplacer entre l'intérieur du Canada et la partie insulaire de la province pour les passagers et les marchandises qui ne circulent pas par avion. Le service représente par conséquent un lien de transport vital.

Marine Atlantique transporte une gamme diversifiée de voyageurs et de véhicules : passagers, véhicules passagers et leurs occupants, camions gros porteurs et chauffeurs, remorques sans tracteur et autres utilisateurs de la route tels les autocaravanes, les autocars et les motocyclettes. Les véhicules commerciaux représentent la majeure partie des volumes annuels de trafic et leur nombre varie seulement légèrement d'un mois à l'autre. Le nombre de véhicules passagers augmente l'été lorsque les touristes se rendent sur l'île et en reviennent. Le volume d'achalandage mensuel suit une tendance constante d'une année à l'autre, variant d'un faible seuil en février à un sommet en août.

Seul service traversier assuré toute d'année, la société transporte la moitié de l'ensemble des produits entrant dans la province, y compris environ 90 % des denrées périssables – fruits, légumes, viandes et volailles. Marine Atlantique transporte en plus la majeure partie des exportations d'aliments frais de la province. Les industries provinciales s'appuient sur les camions transportés par la société pour maintenir à l'intention de leur clientèle une chaîne d'approvisionnement faisant concurrence à leurs homologues à l'intérieur du pays. Dans le même ordre d'idées, les sociétés de l'extérieur de Terre-Neuve-et-Labrador s'appuient sur Marine Atlantique pour fournir des produits de tous genres à l'île, notamment des gaz médicaux destinés aux hôpitaux, des fruits et légumes frais, des provisions et des fournitures de détail, et des pièces d'importance vitale pour le forage en mer. Le volume de marchandises transporté à destination et en provenance de l'île de Terre-Neuve n'a cessé d'augmenter ces dernières années. Servir les clients commerciaux est important pour Marine Atlantique, car ce segment de la clientèle représente la majorité de l'ensemble de nos affaires.

\* Capacité moyenne : représente le nombre moyen de personnes que le navire peut accueillir avec facilité d'après les services offerts à bord du bâtiment.

\*\* EA - équivalent automobile : nombre maximum de véhicules que chaque navire peut accueillir, selon la longueur d'une automobile moyenne.

Marine Atlantique ne transporte pas seulement des produits – la société est aussi un précieux transporteur de voyageurs. Les voyages par traversiers soutiennent la liaison entre l'île de Terre-Neuve et le reste du Canada, plus particulièrement les provinces Maritimes. Terre-Neuve-et-Labrador doit de plus compter sur le service traversier du golfe pour le transport de près de 25 % de ses touristes non résidents. Plus de la moitié de nos passagers et véhicules passagers circulent entre juin et août – période touristique la plus occupée de la province. Les visites des voyageurs non résidents empruntant le traversier ont des retombées chiffrables appréciables sur l'ensemble de l'économie, en particulier dans les régions rurales de la province. Marine Atlantique est par conséquent aussi devenue une partie intégrante de l'industrie touristique de haute valeur de Terre-Neuve-et-Labrador. Le service traversier joue en plus un rôle marquant à l'échelle de l'économie de l'ensemble du Canada, car les voyageurs se rendant à Terre-Neuve-et-Labrador et en revenant passent du temps et effectuent des dépenses en Nouvelle-Écosse et dans d'autres provinces.



A photograph of a port terminal. On the left, a large ship's deck is visible, with a ramp leading down to a parking area. A long line of cars, including several SUVs, is parked in the area, waiting to be loaded onto the ship. The scene is captured in a blue-tinted, monochromatic style. The sky is overcast, and the overall atmosphere is industrial and busy.

## PROFIL DE LA SOCIÉTÉ (SUITE)

## PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

### NOTRE ENVIRONNEMENT D'EXPLOITATION

Marine Atlantique exploite son service traversier dans l'un des environnements marins les plus exigeants au Canada – et possiblement dans le monde : le golfe du Saint Laurent. Et comme nous sommes en activité toute l'année, nos bâtiments et nos équipages doivent en conséquence pouvoir naviguer tout autant pendant les journées agréables d'été que dans des conditions hivernales difficiles. Les navires doivent traverser le golfe, où des vents de 40 noeuds ou plus peuvent souffler en tout temps de l'année. Des hauteurs de vagues impressionnantes de quatre mètres ou plus peuvent se manifester été comme hiver. De plus, l'accumulation substantielle de glaces dans le golfe du Saint Laurent limite les activités pendant les mois d'hiver.

Les activités de Marine Atlantique sont sans l'ombre d'un doute assujetties aux conditions météorologiques; les capitaines et les équipages surveillent constamment celles-ci pour assurer la sécurité des traversées à l'intention de nos passagers et de l'équipage. Les vents forts et les précipitations abondantes présentent constamment un défi pour la société, et il arrive ainsi par moments que les navires ne puissent naviguer en raison du mauvais temps. Marine Atlantique s'efforce de réduire les perturbations du service, mais les retards dus aux conditions météo sont inévitables. Les capitaines, les membres d'équipage et les employés de Marine Atlantique s'efforcent alors diligemment de rétablir les activités aux horaires normaux.



### NOTRE MISSION

La mission de Marine Atlantique est d'offrir un service 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

Assurer le transport sécuritaire de tous les passagers et biens, tout en fournissant un milieu de travail sûr et sain aux employés.

#### RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

Prendre les mesures adéquates pour protéger notre environnement, réduire les effets néfastes pour l'environnement et incorporer des pratiques exemplaires dans toutes les activités.

#### SERVICE DE QUALITÉ

Assurer la satisfaction de la clientèle par la prestation efficace et professionnelle d'un service accessible.

#### FIABILITÉ

Fournir un service de transport régulier et fiable à nos clients, acquérir les produits et les services de façon juste et ouverte, et adopter des pratiques d'embauche et d'emploi équitables.

#### COURTOISIE

Favoriser un milieu de travail encourageant une communication cohérente en même temps que le respect mutuel, la coopération, l'honnêteté et l'intégrité

#### COÛT-EFFICACITÉ

Assurer une utilisation efficace des ressources et une responsabilisation complète vis-à-vis de notre actionnaire, le gouvernement du Canada.

# RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE

12

## RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE

En dépit de la tourmente économique mondiale de la dernière année, Marine Atlantique a transporté un nombre record d'équivalents autos (EA) en 2009-2010. La demande de service a augmenté de 6,5 pour cent pour les véhicules liés aux passagers et de 4,6 pour cent pour les véhicules commerciaux par rapport à la même période l'année précédente. L'achalandage devrait augmenter à nouveau en 2010-2011 pour atteindre un niveau record en raison de la force de l'économie de Terre-Neuve-et-Labrador et de la croissance de l'industrie touristique de la province.

## RESTRUCTURATION ORGANISATIONNELLE

2009-2010 fut une année de changement pour Marine Atlantique. Au début de l'année, la société a mis en place une nouvelle structure organisationnelle, exigeant de nouveaux postes de direction pour améliorer la planification et mettre davantage l'accent sur le service à la clientèle. Marine Atlantique a accueilli un vice-président de la stratégie et des affaires générales et un vice-président de l'expérience client. Le poste vacant de vice-président de l'exploitation a également été pourvu et le poste de chef des services informatiques est passé au niveau de la direction. La société a aussi créé et pourvu un poste de directeur de la qualité, des risques et de la conformité dans le but de renforcer les secteurs essentiels de la gestion des risques, la sécurité et protection, et la gestion des actifs. La fonction de vérification interne est également passée au niveau de la direction avec la création du poste de directeur de la vérification interne. Ce poste sera transféré de St. John's à North Sydney pour le rapprocher des activités de la société. L'augmentation de la capacité de la direction permettra à Marine Atlantique d'améliorer la gestion de l'actif, le service à la clientèle, l'entretien, la technologie de l'information et la qualité, les risques et la conformité. L'importance renouvelée accordée à la formation en matière de service à la clientèle, aux communications internes et à l'engagement de l'employé dans l'organisation appuiera le changement nécessaire à la revitalisation de nombreux aspects de la société et de ses services.

## FAITS SAILLANTS DE LA RESTRUCTURATION ORGANISATIONNELLE DE 2009-2010

SERVICE	OBJET	ÉCHÉANCE
Stratégies et affaires de la société	Planification stratégique, gouvernance des politiques, communications (externes et internes) et questions juridiques	Service créé en avril 2009; poste de vice-président comblé en juillet 2009
Expérience cliente	Amélioration du service à la clientèle (hospitalité à bord, services aux passagers, relations avec la clientèle; approche centrée sur la clientèle au niveau de la direction)	Service créé en avril 2009; poste de vice-président comblé en juillet 2009
Qualité, risque et conformité	Risque, assurance, réclamations, sécurité, protection et environnement	Poste de directeur comblé fin septembre 2009; nouvelle structure du service approuvée en novembre 2009
Technologies de l'information	Information et télécommunications, applications commerciales, réservations, etc.	Poste de chef des services informatiques transféré au niveau de la direction en avril 2009

## EXPLOITATION

Au cours de la dernière année, Marine Atlantique a intégré un nouveau navire, l'*Atlantic Vision*, à son exploitation, transporté un nombre record de véhicules malgré un incendie, deux collisions avec le quai et de nombreux problèmes de moteur des autres navires de la flotte vieillissante, a mis en œuvre un nouveau système de réservations commerciales, a achevé le quai secondaire de Port aux Basques et planifié les modifications au navire *Atlantic Vision*, qui ont été entreprises à la fin de l'année.

## RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE

### FAITS SAILLANTS DE L'EXPLOITATION EN 2009-2010

Marine Atlantique a transporté 398 667 passagers en 2009-2010, ce qui représente une augmentation de 3,5 pour cent du nombre de passagers. Sur douze mois, l'achalandage des véhicules passagers a augmenté de 6,1 pour cent, avec 139 011 véhicules transportés. L'achalandage commercial a également augmenté de 4,4 pour cent, un ensemble de 96 694 camions porteurs, camions gros porteurs et remorques sans tracteur ayant été transportés. Dans l'ensemble, l'achalandage de la société a continué de croître pendant que l'économie de Terre-Neuve-et-Labrador est demeurée forte pendant le ralentissement économique mondial.

#### L'ATLANTIC VISION – DÉJÀ UN AN

Pendant sa première année en service, l'Atlantic Vision a transporté 160 971 passagers sur le Golfe, soit 40 pour cent de tout l'achalandage de passagers. De plus, il a transporté 38 pour cent, soit 80 253, de tous les véhicules passagers et véhicules commerciaux. L'Atlantic Vision a été en exploitation pendant 336 jours en 2009-2010, soit 92 pour cent de l'année. Il a dépassé de 13 pour cent le navire le suivant de plus près, le *Caribou*, qui a été en exploitation 79 pour cent du temps.

L'Atlantic Vision a été mis en service en avril 2009. Grâce à sa vitesse et à sa capacité accrue ainsi qu'à une meilleure maniabilité sur glace, le navire a procuré une augmentation indispensable de la capacité globale de Marine Atlantique. Il s'est avéré être un atout pour la société et a profité à la clientèle.

Comme c'est le cas pour la mise en service de tout nouveau navire, le processus de mise en service de l'Atlantic Vision ne fut pas sans difficulté opérationnelle aussi bien que mécanique alors que le personnel s'est familiarisé avec les particularités du navire et l'a préparé aux activités quotidiennes. La hauteur des rampes a dû être ajustée, les modèles de chargement établis et il a fallu comprendre les seuils de vent. Parallèlement, l'équipage a appris à utiliser une technologie plus récente. Malgré la courbe d'apprentissage, l'équipage ainsi que le personnel à terre se sont adaptés rapidement.

Le premier obstacle majeur s'est présenté à la fin juillet lors du bris du groupe calorifique du navire qui a entraîné un incendie circonscrit. Marine Atlantique a retiré le navire du service pendant trois jours pour effectuer des réparations. La société a libéré l'achalandage accumulé, plus de 32 000 passagers, en neuf jours et a repris l'horaire officiel. La longueur et la hauteur du

navire ont de plus contribué à des incidents maritimes à Port aux Basques où en deux occasions, lors de l'accostage, le navire a soudainement été secoué par des rafales qui l'ont poussé sur le quai entraînant des dommages mineurs.

Marine Atlantique a également appris lors de l'intégration de l'Atlantic Vision que les passagers préféreraient que davantage de sièges et d'installations sanitaires soient offerts au public. Au cours de la prochaine année, 18 cabines seront supprimées sur le navire afin de permettre l'aménagement d'une zone de places assises comprenant 115 sièges d'avion et trois toilettes supplémentaires. Ce projet devrait être achevé d'ici la mi-juin 2010.

L'ajout de l'Atlantic Vision à la flotte a été très apprécié et a contribué à alléger la contrainte de capacité pendant la saison de pointe de 2009-2010. Le navire s'est avéré fiable et a offert un rendement constant; il a la capacité, en raison de sa vitesse, de récupérer rapidement les délais de l'horaire. L'Atlantic Vision est prêt à servir la société efficacement pour les années à venir.

#### EXPLOITATION DU TERMINAL

Le temps de traitement du navire prévu a été respecté pour la majorité des voyages. Des problèmes mécaniques survenus aux rampes du navire et lors de la préparation des cabines ont entraîné des délais. Le personnel du terminal a composé avec les préoccupations et les exigences d'un nombre de clients toujours croissant et a maintenu une circulation constante de passagers et de véhicules de façon sécuritaire et efficace tout au long de l'année.

#### ENTRETIEN

Le *Joseph and Clara Smallwood* et le *Caribou* se sont avérés quelquefois peu fiables en raison de leur âge, du difficile environnement d'exploitation et de l'horaire qu'ils doivent conserver pendant la saison de pointe. Selon les normes de l'industrie, ces vaisseaux ont dépassé leur durée utile de 25 ans et sont exposés à une foule de problèmes mécaniques. Bien que la sécurité ne fût jamais compromise, de nombreuses traversées ont été retardées en raison de problèmes mécaniques de la machinerie et de défaillances des systèmes hydrauliques au point où les navires fonctionnaient selon des paramètres d'exploitation se situant sous le niveau normal.

## RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE

### CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Les conditions météorologiques jouent toujours un rôle dans l'exploitation sur le golfe du Saint-Laurent; 2009-2010 ne fut pas une exception. La société a beaucoup souffert des conditions météorologiques particulièrement mauvaises incluant des coups de vent, un ouragan et une tempête tropicale, ainsi que des vents violents forçant un arrêt de service sans précédent d'une durée de trois jours. Pendant la saison estivale de 2009, lorsqu'un événement météorologique important était imminent, la société a adopté une approche proactive afin d'assurer la sécurité et la satisfaction de la clientèle. Les traversées ont été reportées à la fin de l'événement météorologique.

Une notification d'arrêt des activités a été donnée à l'avance par le biais des médias et du site Web de la société, en espérant que cette approche proactive encouragerait les clients à retarder leurs projets de déplacement plutôt que d'engorger les terminaux à surcapacité. L'approche a connu un franc succès. De nombreux clients étaient informés des délais et choisissaient de ne pas se rendre à la gare maritime de Marine Atlantique; ils faisaient d'autres arrangements jusqu'à ce que les navires soient à nouveau fonctionnels. La société a grandement appris de cette expérience, ce qui fonctionnait et ce qui ne fonctionnait pas pour rejoindre la clientèle, et elle adapte ses politiques et ses pratiques en conséquence.

### NORTH SYDNEY

Au cours de l'exercice de 2009-2010, le terminal de North Sydney a nécessité d'autres investissements incluant l'installation d'un système d'amarrage de navire Moorex et l'achat de deux nouveaux tracteurs de manutention. En septembre, un financement de 9,5 millions de dollars faisant partie du fonds de stimulation de l'infrastructure du gouvernement du Canada a été rendu accessible pour des améliorations au terminal de North Sydney. Ces améliorations comprennent l'ajout d'un deuxième niveau au quai secondaire, ce qui augmentera l'efficacité du chargement et réduira la redondance. La construction a débuté à la fin de 2009 -2010 et devrait être terminée à la fin de l'exercice 2010-2011.

### QUAI SECONDAIRE À PORT AUX BASQUES

La société a achevé la construction d'un quai secondaire au terminal de Port aux Basques. Ce quai présentera une solution de rechange au quai principal en cas de bris ou de réparations d'entretien préventif des composants mécaniques des rampes de quai.

### ACHALANDAGE DE PASSAGERS : PASSAGERS

- *Atlantic Vision* 40 %
- *Caribou* 34 %
- *Joseph & Clara Smallwood* 23 %
- *Leif Ericson* 3 %

### ACHALANDAGE D'EA : VÉHICULES

- *Atlantic Vision* 36 %
- *Caribou* 32 %
- *Joseph & Clara Smallwood* 18 %
- *Leif Ericson* 14 %

## QUALITÉ, RISQUE ET CONFORMITÉ

Dans le cadre de la réorganisation de la société, une nouvelle division de Qualité, risque et conformité a été créée dans le but d'augmenter l'importance accordée à l'état de préparation et à la prévention. Le directeur de la nouvelle division fait partie de la direction supérieure et s'assure que les domaines touchant la sécurité, la protection, l'environnement, le risque, l'assurance et les réclamations sont les premiers cités et continus à être développés au sein de Marine Atlantique.

La société a passé une grande partie de 2009-2010 à élaborer et à mettre en oeuvre le plan de préparation en cas de pandémie visant à assurer la santé et la sécurité des employés et des clients de Marine Atlantique ainsi que la continuité du service.

Les activités ont débuté en avril 2009, lorsque le service de sécurité de Marine Atlantique a commencé à collaborer avec Santé Canada pour faire circuler des mises à jour sur la grippe A (H1N1) aux employés et pour distribuer le désinfectant recommandé à tous les navires et à toutes les installations à terre. La société a effectué un suivi en mai en diffusant la procédure de nettoyage et de désinfection. Le 11 juin 2009, l'Organisation mondiale de la santé a déclaré que l'épidémie de grippe A (H1N1) avait atteint la phase 6 ou l'état de « pandémie mondiale ».

À la fin juin 2009, la société a formé un comité de planification en cas de pandémie (CPP) comprenant des cadres supérieurs et des personnes désignées de tous les secteurs de la société. Le CPP a élaboré le plan de préparation en cas de pandémie afin d'atténuer, autant que possible, les effets d'une poussée de grippe pandémique et de mieux préparer Marine Atlantique à continuer son exploitation en cas de crise de grippe endémique.

En septembre 2009, le service de qualité, risque et conformité a été chargé d'évaluer et de faire progresser l'état de préparation de Marine Atlantique quant à la « deuxième vague » anticipée de la grippe pandémique dont l'arrivée était prévue en octobre-novembre 2009. On créa un groupe de travail sur la pandémie afin d'accélérer l'achèvement du plan, de s'assurer que les fournitures essentielles étaient mises en stock et d'informer tous les employés sur la façon de prévenir l'exposition au virus et la contamination par le virus. On établit des plans de continuité des activités pour tous les services pour permettre aux « fonctions essentielles » de continuer

## RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE

pendant une pandémie. On effectua des vérifications de la préparation dans toutes les zones de travail de la société afin de maintenir l'état de vigilance et de préparation.

En 2009-2010, Marine Atlantique a tenu des séances d'information sur la grippe A (H1N1) et a ouvert une clinique de vaccination à chaque emplacement où travaillent des employés (North Sydney, Port aux Basques et St. John's), elle a tenu les employés informés sur l'état de l'épidémie et les a instruits sur les meilleurs moyens pour éviter l'exposition au virus.

Marine Atlantique a également participé au cours de cette dernière année à la phase 3 de l'Évaluation environnementale de site pour ses trois embarcadères, située à North Sydney, Argientia et Port aux Basques. Il s'agissait d'une exigence du processus de renouvellement du bail immobilier entre Transports Canada et Marine Atlantique. Les phases 1 et 2 de l'Évaluation environnementale de site confirment le besoin pour Marine Atlantique d'élaborer un plan de gestion environnementale qui comprendra des sections portant sur la gestion du carburant, la gestion de l'eau, la gestion des eaux usées, la gestion des déchets solides, les émissions dans l'atmosphère, la sécurité et le transport des marchandises dangereuses. On prévoit terminer les évaluations de site de la phase 3 et présenter les rapports finaux dans la première moitié de 2010-2011.

À l'automne 2009, la société a organisé plusieurs ateliers et séances de planification du risque dans le but de déterminer, d'évaluer et de classer les principaux risques stratégiques et opérationnels de la société. La direction a créé le registre des risques d'entreprises qui a été révisé par le comité de vérification et de gestion des risques du conseil d'administration en décembre 2009. On a également tenu des ateliers de planification du risque pour divers services à partir de janvier 2010, et des registres des risques ont été créés pour chaque service afin de permettre aux gestionnaires de surveiller les risques inhérents à leurs services et ceux qui guettent la société. Les registres des risques permettent aussi aux gestionnaires de concentrer leurs ressources et leur temps sur les domaines comportant des risques élevés.

### SÉCURITÉ

La protection à Marine Atlantique comprend la sécurité physique des passagers à terre et sur les navires, la protection du fret et des biens, et la sécurisation de l'environnement dans lequel se déroulent les activités de la société. Le but de Marine Atlantique est de satisfaire et même de dépasser les exigences de la sécurité maritime. La société est régie par le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) et par la partie 3 du Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM), qui exigent les plans de sécurité du navire et des installations

portuaires pour les navires portant pavillon étranger tel que l'*Atlantic Vision*, ainsi que par le Règlement sur la sécurité des traversiers intérieurs qui régit les navires portant pavillon canadien et les installations portuaires canadiennes. Les Plans de sécurité du navire de l'*Atlantic Vision*, du *Caribou*, *Joseph and Clara Smallwood* et du *Leif Ericson*, et les plans de sécurité des installations portuaires des ports de North Sydney et de Port aux Basques ont été certifiés par Transports Canada.

### EXPÉRIENCE CLIENT

Au cours de l'été 2009, Marine Atlantique a embauché un nouveau vice-président de l'expérience client, afin de présenter une approche centrée sur la clientèle au niveau de la direction pour aider la société à améliorer substantiellement le service à la clientèle. Les priorités et les responsabilités principales comprennent notamment, diriger une équipe qui s'assure que l'expérience client est consistante et offerte sans heurts, renforcer les efforts visant à accentuer le service à la clientèle dans toute la société et garantir que le service se conforme aux politiques de la société et aux lois applicables. Ce nouveau rôle aidera également la société à générer des recettes par le transport, les commodités, et par les expériences client à bord et à terre afin de contribuer au recouvrement des coûts.

Au cours de la dernière année, le service de l'expérience client a jeté les bases d'un plan qui guidera tous les aspects du service à la clientèle, y compris : commercialisation, élaboration de nouveaux services et tarification et prestation des services. De plus, on a débuté un programme de recherche complet qui permettra de déterminer les facteurs de satisfaction de la clientèle et de s'assurer que la société possède une bonne compréhension de ce qui constitue une valeur selon les divers segments de clientèle.

### SYSTÈME DE RÉSERVATIONS COMMERCIALES

Le nouveau système de réservation commerciale est entré en vigueur en mars 2010. Le système permet de maximiser l'espace que la société alloue au fret commercial. Il permet de plus de gérer efficacement les problèmes d'espace aux gares maritime de North Sydney et de Port aux Basques. À la fin de l'exercice, la société travaillait encore à régler certains problèmes du système et elle continue de collaborer étroitement avec l'industrie du transport. Le système de réservation commerciale permettra à Marine Atlantique de mieux équilibrer la demande d'espace pour le fret commercial, mais il ne constitue pas la réponse à tous les problèmes de capacité. Alors que Marine Atlantique fait face à une augmentation de la demande, on peut prévoir que le nouveau système présentera des défis pendant la saison de pointe de 2010.



## RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE

### TARIF DE RECONNAISSANCE DES FORCES CANADIENNES

Marine Atlantique a instauré en 2009 un programme spécial visant à reconnaître l'importante contribution des Forces canadiennes, particulièrement celles de la région de l'Atlantique. Le tarif de reconnaissance des Forces canadiennes de 2009 a permis aux membres et aux anciens combattants des Forces canadiennes de bénéficier d'un tarif passager gratuit dans la liaison par traversier entre Port aux Basques et North Sydney. Jusqu'à trois compagnons voyageant dans le même véhicule et en vertu de la même réservation ont eux aussi profité d'un tarif passager gratuit. De plus, les membres des Forces canadiennes et jusqu'à trois compagnons se déplaçant dans le même véhicule et en vertu de la même réservation ont obtenu une réduction de 50 % du tarif passager du service traversier entre Argentia et North Sydney. Plus de 10 000 personnes admissibles ainsi que leurs familles et amis se sont prévalus du programme. La société a été très heureuse de l'appui massif que cette initiative a reçu et offrira le tarif de reconnaissance des Forces canadiennes à nouveau en 2010.

### MARINE ATLANTIQUE GAGNE LE PRIX D'ENTREPRISE POUR LA VIE AUTONOME 2009

Marine Atlantique a été reconnue en tant que chef de file de l'industrie maritime pour son offre de transport accessible aux personnes handicapées. La société a reçu le Prix d'entreprise pour la vie autonome du centre de ressources pour la vie autonome de Terre-Neuve-et-Labrador. Le prix reconnaît l'approche novatrice visant à appuyer l'inclusion complète des personnes handicapées dans des domaines tels que l'emploi, les transports, l'habitation, les communications et la technologie.

## STRATÉGIE ET AFFAIRES GÉNÉRALES

La nouvelle division de la Stratégie et des affaires générales est responsable de la planification stratégique, des politiques, de la gouvernance, des communications (internes et externes) et des questions juridiques. La stratégie de revitalisation est passée sous la responsabilité de la division de la stratégie et des affaires générales, permettant ainsi aux ressources importantes de la société de réorienter leurs priorités vers leurs services respectifs.

La stratégie de revitalisation renforce le plan stratégique à long terme de renouvellement de la flotte soumis à Transports Canada en 2008; elle actualise les éléments de renouvellement de l'actif et élargit la portée et l'échelle du renouvellement stratégique afin de se pencher sur les faiblesses précisées par l'actionnaire, le conseil d'administration, la direction et le Bureau du vérificateur général. Le service a présenté la stratégie à l'actionnaire à l'automne 2009.

L'importance accrue accordée à la revitalisation par la division de la stratégie et des affaires générales comprend un effort de consolidation de la relation avec les parties intéressées afin de renforcer la présence et l'influence de Marine Atlantique au sein du Canada atlantique. La division a pris en charge le rôle d'interface vis-à-vis de la politique des traversiers de Transports Canada et du groupe de programmes. Cela facilite la circulation de l'information, l'établissement des priorités en matière de demandes de renseignements et la gestion de la charge de travail.

La nouvelle division apporte également un intérêt accru aux communications internes de la société. Le but est de garder les employés mieux informés sur les initiatives de la société, et l'on croit qu'il s'agit d'un important catalyseur du changement de culture qui s'opère au sein de Marine Atlantique. À la fin de 2009-2010, un nouveau bulletin d'information mensuel interne, Strait Talk, a été lancé. Il présente chaque mois des articles et de l'information sur tous les domaines importants de la société.

## RESSOURCES HUMAINES

En 2009-2010, la division des ressources humaines a continué à positionner Marine Atlantique en tant qu'endroit souhaitable où travailler, ce qui faisait écho aux changements positifs survenus dans la société. Dans le cadre du renouvellement de la gestion, la société a été en mesure d'attirer des employés potentiels pour la majorité de ses postes vacants y compris trois postes de cadres et trois postes de directeurs. Mettant en évidence le manque de travailleurs qualifiés dans l'industrie, il demeure très difficile pour la société d'attirer et de retenir un nombre suffisant de chefs mécaniciens brevetés.

Parmi les initiatives importantes des ressources humaines cette année, nous retrouvons :

**Le programme de mieux-être des employés** – les employés ont participé au défi du mieux-être, à d'autres cliniques de santé en milieu de travail et à une évaluation en ligne du risque pour la santé. Il s'agissait de la troisième année du défi du mieux-être, qui encourage les employés à modifier leurs habitudes de vie pour être en meilleure santé et à suivre leurs progrès.

**Le programme de gestion des limitations fonctionnelles** – la société continue à gérer les absences liées au travail et celles non liées au travail des employés; le programme a entraîné une réduction de 8,9 % du coût des primes de l'assurance groupe.

**Renouvellement de la gestion** – la société a encouragé l'excellence en gestion du personnel tout au long de 2009-2010 et a instauré des accords de responsabilisation pour les vice-présidents et la direction.

## RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE

**Les Prix du président et les Prix de distinction pour les employés** – Marine Atlantique a instauré de nouveaux prix visant à reconnaître l'engagement des employés envers leur travail et envers l'offre d'un service exceptionnel à la clientèle.

**La formation** – L'effort de formation de Marine Atlantique visait la protection, la sécurité, le service à la clientèle, la formation réglementaire obligatoire, l'orientation des nouveaux employés et la formation sur les systèmes informatiques internes.

### RELATIONS DE TRAVAIL

Marine Atlantique a poursuivi les négociations tout au long de 2009-2010. À la fin de l'année, quatre ententes se trouvaient à diverses étapes du processus de négociation. La convention A de la Guilde de la marine marchande du Canada (GMMC) a été établie afin de commencer l'arbitrage. Les parties en cause dans la convention C du Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada) avaient entamé le processus de sélection d'un arbitre pour une décision exécutoire et sans appel. La convention E de la Guilde de la marine marchande du Canada (GMMC) avait choisi les dates de participation du service fédéral de médiation et de conciliation. La négociation collective devait continuer pour la convention F de l'Alliance de la fonction publique du Canada (AFPC). Au cours du dernier trimestre de 2009-2010 toutefois, une entente a été ratifiée à la suite du processus d'évaluation des emplois et des salaires des employés faisant l'objet de cette convention.

La convention des Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile (TCA-Canada) représentant le personnel non breveté des navires arrive à échéance le 31 décembre 2010.

### LE TALENT

En 2009-2010, la société a fait appel à un nouveau fournisseur de service dans le but de favoriser une approche générale et complète pour le recrutement de personnes talentueuses. La nouvelle approche a été adoptée en janvier 2010 et sera utilisée lors de la saison d'embauche de 2010-2011. Le système simplifie le processus de demande d'emploi et offre des outils supplémentaires d'évaluation en ligne.

En 2009-2010, la société a recruté pour combler des postes de premier échelon et des postes d'officiers. Nous avons eu de la difficulté à trouver des officiers mécaniciens, preuve directe de la pénurie de travailleurs qualifiés dans le domaine.

Marine Atlantique a poursuivi son partenariat avec le College of the North Atlantic (CNA) et a lancé à l'automne 2009 le premier programme de formation de steward adjoint d'une durée

de 10 mois. Un certain nombre d'élèves ayant achevé le programme avec succès ont été sélectionnés dans le cadre de notre programme de gestion des talents en vue d'une nomination à l'été 2010.

Nous avons également établi un partenariat avec le Nova Scotia Community College en vue d'un programme de formation de steward adjoint d'une durée de 10 mois. Le format sera semblable à celui du programme du CNA et on prévoit qu'il sera offert à l'automne 2010.

Les élèves de l'une des écoles secondaires locales ont eu l'occasion de suivre l'équipage de pont et de la salle des moteurs dans le cadre d'un ministage qui leur permettait de mieux comprendre le travail et les options de carrière future. Ce programme sera prolongé en 2010-2011 à titre de composant de la planification de la main-d'oeuvre.

On a restauré le programme scolaire en 2009 afin d'offrir un développement interne en vue de la certification de nos officiers. Le programme a été offert aux employés d'équipage de pont et de la salle des machines; il sera révisé et offert au cours des prochaines années en fonction de nos besoins.

Marine Atlantique a offert son programme d'emploi pour étudiants à nouveau en 2009-2010 et s'est branchée aux médias sociaux afin de rejoindre sur Internet de potentiels employés étudiants. Pour la première fois, Marine Atlantique a utilisé Facebook pour atteindre la population étudiante par le biais d'une publicité spécialement conçue. La société continuera à offrir des occasions d'emploi aux étudiants pour répondre à ses besoins saisonniers.

### FORMATION

La société a poursuivi ses programmes de formation des membres de l'équipage afin de se conformer à la certification, comme l'exige la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Norme STCW 95). Les formations portaient sur des sujets tels que la gestion de la sécurité des passagers et la gestion spécialisée de la sécurité des passagers. Marine Atlantique est reconnue comme l'un des principaux fournisseurs de ce type de formation. La société a également continué à former et à certifier le personnel des services aux passagers en matière de manipulation sécuritaire des aliments ainsi que de questions réglementaires.

### ÉVALUATIONS DU MILIEU DE TRAVAIL

Reconnaissant le besoin de changement, Marine Atlantique a embauché un expert-conseil pour effectuer deux évaluations du milieu de travail en 2009-2010. Dans le cadre du processus d'évaluation, les employés ont participé à des entrevues individuelles qui leur permettaient de

## RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE

communiquer leurs opinions sur le milieu de travail et les relations. Les résultats des évaluations ont entraîné des changements au sein de la société.

### RÉCOMPENSES ET RECONNAISSANCE

Marine Atlantique a instauré son nouveau programme de récompenses et reconnaissances du mérite à titre de partie essentielle du programme de renouvellement organisationnel qui met à profit les récompenses existantes pour état de service et pour les retraites. Le nouveau programme offre la possibilité à chaque personne et aux équipes de mériter des prix pour leur rendement.

Le programme consiste en une reconnaissance informelle, au cours de laquelle Marine Atlantique encourage les directeurs et les superviseurs à reconnaître les réalisations des employés. Dans le cadre de cette approche informelle, la société a instauré le prix Ripple (ondulation), une récompense immédiate accordée à des récipiendaires choisis par les chefs de service selon certains critères précis.

Le programme de reconnaissance formelle comprend les prix Distinction annuels visant à reconnaître les réalisations tenant d'un dévouement exceptionnel, et le Prix du président visant à reconnaître la réalisation la plus particulière et la plus remarquable dans toute la société.

#### LE PRIX RIPPLE

Marine Atlantique a invité ses employés à soumettre le nom de personnes qui mériteraient de recevoir un nouveau prix créé dans le cadre du nouveau programme de reconnaissance informelle. Deborah Pelley, débardeuse à North Sydney, et Julie Serroul, adjointe administrative basée à North Sydney, ont suggéré que le prix soit nommé le Prix Ripple.

Le concept sous-jacent à ce nom est le suivant : Les nombreuses ondulations à la surface de l'eau deviennent une vague. Chaque employé à Marine Atlantique représente une ondulation. Si tous les employés, ou toutes les « ondulations », travaillaient ensemble à améliorer leur milieu de travail, ils créeraient une gigantesque vague d'énergie positive. Cette vague d'énergie positive renforcerait le moral, améliorerait les relations de travail entre employés et le travail à Marine Atlantique en général serait une expérience plus agréable. Le prix Ripple nous rappelle qu'il faut beaucoup d'« ondulations » travaillant ensemble quotidiennement pour faire une vague durable d'énergie positive dans notre milieu de travail pour le mieux-être de chacun.

### FORMATION

Certains programmes de formation réglementaires et du Code canadien du travail comportent des cours obligatoires annuellement, par exemple : espace clos, recyclage sur les espaces clos, verrouillage et étiquetage, monte-personne, chariot élévateur à fourche, dispositif antichute, intervention pour les déversements d'hydrocarbures, sécurité nautique, manipulation sécuritaire des aliments, service sécuritaire (alcool), transport et manutention des marchandises dangereuses, essais d'ajustement, système d'information (SIMDUT), santé et sécurité au travail et personnes handicapées. Les formations de secourisme maritime avancé et d'embarcation rapide de sauvetage (ERS), qui font partie du programme réglementaire, sont maintenant instaurées pour assurer la conformité des équipages de l'*Atlantic Vision* et du *Caribou*.

### TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

Le service des technologies de l'information a connu une année importante, avec le poste de chef des services informatiques qui est passé au niveau de la direction, la mise en service de l'*Atlantic Vision*, l'instauration des réservations commerciales et la mise à niveau des applications commerciales.

La mise en service de l'*Atlantic Vision* représente un changement important de la technologie de l'information et des télécommunications par rapport à celle de la flotte existante. On a mis en œuvre le Plan de technologie de l'information de Marine Atlantique pour le navire et la transition a été réussie. Toutefois, l'infrastructure technologique du satellite Internet a présenté quelques problèmes à résoudre. Par conséquent, les passagers de l'*Atlantic Vision* n'avaient pas accès à Internet pendant la saison de 2009-2010. Cela a entraîné un délai d'un an pour l'implantation du café Internet et du centre d'affaires à bord.

En mars 2010, la société a mis en œuvre les réservations commerciales, une composante entièrement intégrée du système de réservation des passagers de Marine Atlantique. Ce projet s'attaque à l'amélioration du système de billetterie et de réservation relativement à la gestion de la charge des navires et au libre-service.

Au cours de la dernière année on a dû réinvestir dans les applications commerciales existantes en effectuant des mises à niveau pour les services de la paye et des ressources humaines. Le système de planification des ressources organisationnelles (PRO) a été mis à niveau ainsi que le système de gestion de l'entretien du navire, ce qui a permis l'intégration des deux systèmes.

# APERÇU FINANCIER

20

## APERÇU FINANCIER

À titre de société d'État fédérale, Marine Atlantique reçoit une importante subvention annuelle du gouvernement du Canada par le biais de son actionnaire Transports Canada. En 2009-2010, la société a dépensé 205,5 millions de dollars : 83,5 millions de dollars ont été générés par le biais des tarifs clients et autres revenus connexes, et le reste, soit 123,5 millions de dollars, a été fourni par le gouvernement fédéral.

### REVENUS

Les revenus commerciaux ont augmenté de 12 % en 2009-2010. Le nombre total de véhicules transportés a augmenté de 5 % par rapport à l'année précédente. En plus du réajustement du

Tarif général, de nouveaux frais d'administration des remorques sans tracteur ont été instaurés à l'automne 2009, ce qui a augmenté considérablement les revenus provenant du service de remorques sans tracteur. Les revenus du supplément carburant ont diminué de 6,5 millions de dollars cette année en raison de la baisse du prix du carburant à la suite de sommets records en 2008.

Exercices clos le 31 mars (2010, 2009, 2008 et 2007) et le 31 décembre (2006) (en milliers)

	2009-10	2008-09	2007-08	2007*	2006
Exploitation :					
Produits commerciaux	80 270 \$	71 514 \$	71 422 \$	10 257 \$	67 569 \$
Produits du supplément pour le carburant	3 570	10 100	1 130	–	–
Revenus d'affrètement	–	–	55	285	–
Autres revenus	71	481	578	170	600
	83 911	82 095	73 185	10 712	68 169
Charges d'exploitation	185 385	173 308	143 347	30 783	142 658
Amortissement	18 241	17 038	16 061	3 967	18 323
	203 626	190 346	159 408	34 750	160 981
Perte avant le financement public	119 715	108 251	86 223	24 038	92 812
Financement public					
Exploitation	106 596	105 401	60 536	21 113	78 849
Amortissement des apports en capital reportés	22 346	17 276	16 061	3 967	18 658
Résultat nets (perte)	9 227 \$	14 426 \$	(9 626) \$	1 042 \$	4 695 \$
Actifs :					
Actif total	234 019 \$	226 659 \$	201 269 \$	213 246 \$	218 591 \$
Acquisition de navires, d'installations et de matériel	14 645 \$	19 946 \$	7 383 \$	1 835 \$	4 981 \$
Acquisition d'actifs incorporels	223 \$	580 \$	s.o.	s.o.	s.o.

\* On a reclassé certains des chiffres comparatifs pour assurer une conformité avec la présentation des états financiers adoptée pour 2009-2010.

\*\* s.o. – inclus dans l'achat de navires, installations et matériel.

## APERÇU FINANCIER (SUITE)

22



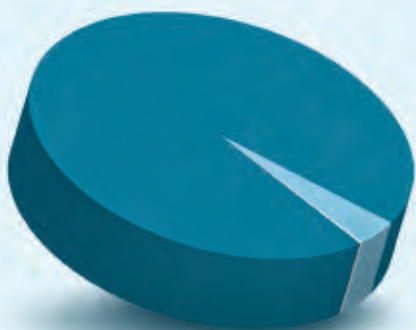
## APERÇU FINANCIER

	2009-10	2008-09	2007-08	2007*	2006
Passagers	398 667	385 046	416 823	36 647	405 336
Véhicules passagers	139 011	131 013	141 718	10 203	135 136
Véhicules commerciaux	96 694	92 612	90 039	18 447	88 066
Nombre de traversées dans un sens	1 972	2 143	2 184	350	2 166
Employés (période de pointe d'emploi)	1 303	1 256	1 223	s.o.	1 208
Employés (équivalents temps plein)**	1 077	1 058	954	s.o.	929

\* 2007 a constitué un bref exercice de trois mois en raison du passage d'un exercice correspondant à l'année civile de janvier à décembre à un exercice correspondant à l'année financière gouvernementale d'avril à mars. Comme la période de 2007 couvre la période de janvier à mars, ces chiffres ne peuvent se comparer aux autres données présentées

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

### REVENUS 2009-10 (EN MILLIERS)



**TOTAL:**  
83 911

REVENUS COMMERCIAUX	80 270
REVENUS DE SUPPLÉMENT CARBURANT	3 570
AUTRES REVENUS	71

### EXPENSES 2009-10 (EN MILLIERS)



**TOTAL:**  
203 626

SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX	77 833
CARBURANT	28 954
FRAIS DE FRÈTEMENT	22 154
RÉPARATIONS ET ENTRETIEN	20 629
MATIÈRES, FOURNITURES ET SERVICES	14 532
ASSURANCE, LOYER ET SERVICES PUBLICS	5 210
AUTRES CHARGES	5 549
AVANTAGES SOCIAUX FUTURS DES EMPLOYÉS (NOTES 9-11)	2 593
PERTE DE CHANGE DE MONNAIE ÉTRANGÈRE	1 878
MOINS-VALUES LATENTES SUR INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS	1 708
PERTE RÉALISÉ SUR INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS	754
PERTE SUR L'ALIÉNATION DE NAVIRES, D'INSTALLATIONS ET DE MATÉRIEL	3 591
AMORTISSEMENT	18 241

## APERÇU FINANCIER

### SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX

Globalement, les salaires et avantages sociaux ont augmenté de 5,3 millions de dollars en 2009-2010. Une capacité bien nécessaire a été ajoutée cette année avec la mise en service de l'*Atlantic Vision* qui a permis d'ajouter des traversées à l'horaire. La nouvelle configuration de la flotte a exigé un équipage plus important comparé à l'année précédente. De plus, le programme de renouvellement de la gestion s'est poursuivi avec la dotation des services de stratégie et service à la clientèle. Finalement, une augmentation générale des taux de rémunération pour les unités de négociation liées par contrat est survenue.

### CARBURANT

Les coûts en carburant ont diminué de 7,6 millions de dollars par rapport à l'année précédente, le coût de consommation de carburant ayant diminué de 33 pour cent. Cette diminution a compensé l'augmentation de consommation de 24 % découlant de la capacité supplémentaire requise pour transporter le volume d'achalandage le plus élevé de toute l'histoire de la société.

### FRAIS D'AFFRÈTEMENT

L'année 2009-2010 fut la première année d'exploitation de l'*Atlantic Vision*. L'augmentation de 12,8 millions de dollars des frais d'affrètement représentent les coûts de location pour sept mois de plus qu'au cours de l'exercice 2008-2009.

### RÉPARATIONS ET ENTRETIEN

En 2009-2010, plusieurs événements imprévus ont eu un effet négatif sur les dépenses d'entretien. De plus, on a dû effectuer sur les navires une somme de travail supérieure à celle précédemment anticipée pendant les périodes d'entretien planifié.

### MATIÈRES, FOURNITURES ET SERVICES

Les matières, les fournitures et les services ont été inférieurs de 15 % par rapport à l'exercice précédent. Au cours de l'exercice 2009-2008, on a considérablement fait appel à des experts-conseils extérieurs alors que la société entreprenait d'importantes initiatives telles que la mise en service de l'*Atlantic Vision*, la stratégie à long terme de la flotte, la restructuration organisationnelle et la revue des services.

### ASSURANCE, LOYER ET SERVICES PUBLICS

En 2009-2010, les coûts des assurances, des loyers et des services publics se sont accrus de 21 % comparativement à l'exercice précédent. L'*Atlantic Vision* et l'*Atlantic Freighter* étaient tous les deux assurés pour toute la durée de l'exercice. L'*Atlantic Vision* est un navire plus récent, plus gros et plus avancé techniquement que les autres navires de la flotte, ce qui influence la prime. L'*Atlantic Freighter* a été vendu en mars 2010.

### AUTRES CHARGES

Les autres charges ont augmenté de 2,9 millions de dollars en 2009-2010, en grande partie en raison de l'évaluation de la taxe de vente harmonisée effectuée en mars 2010 par l'Agence de revenu du Canada (ARC) portant sur la période de 2006 à 2008. La société a payé le montant réclamé lors de l'évaluation pour la période vérifiée sous réserve de faire appel. De plus, à la suite de cette même évaluation, la société a comptabilisé une charge de 1,4 million de dollars advenant que la période subséquente de 2008 à 2010 soit évaluée de la même manière. La société prévoit de payer ce montant pour la période de 2008 à 2010, puis en appeler de toute évaluation subséquente par l'Agence de revenu du Canada. La société a également supporté des frais bancaires plus importants afin d'établir les lettres de crédit pertinentes pour ses obligations au titre du régime de retraite. Les coûts de déplacement étaient inférieurs, les déplacements importants de l'année précédente étant liés à la mise en service de l'*Atlantic Vision*.

### AVANTAGES SOCIAUX FUTURS DES EMPLOYÉS

Les montants calculés sur une base actuarielle des obligations accumulées vis-à-vis des commissions d'indemnisation des accidents du travail, des programmes d'assurance-maladie complémentaire et d'assurance-vie des retraités, et des charges de retraite ont diminué de 8,6 millions de dollars. De cette somme, 7,9 millions de dollars étaient attribuables à la modification des charges de retraite estimatives. L'amortissement de la perte actuarielle nette a diminué de 7,8 millions de dollars par rapport à l'année dernière. Cela explique les charges de retraite inférieures en 2009-2010.

### GAIN OU PERTE DE CHANGE

Marine Atlantique a assumé une perte de change de 1,9 million de dollars sur un compte de garantie bloqué en euros établi comme sûreté dans le cadre d'un accord d'affrètement entre Marine Atlantique et les propriétaires de l'*Atlantic Vision*.



## APERÇU FINANCIER

### MOINS-VALUE LATENTE SUR INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La moins-value latente de 1,7 million de dollars représente la valeur comptable des échanges d'énergie non réglés et des contrats de change à terme pour des exercices futurs.

### PERTE RÉALISÉE SUR INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Marine Atlantique a assumé une perte réelle de 0,8 millions de dollars sur le règlement d'échanges d'énergie et sur des contrats de change à terme au cours du présent exercice.

### PERTE SUR L'ALIÉNATION DE NAVIRES, D'INSTALLATIONS ET DE MATÉRIEL

L'*Atlantic Freighter* a été vendu pour 3,6 millions de dollars de moins que sa valeur comptable.

### FINANCEMENT PUBLIC

Le financement de l'exploitation a augmenté de 1,2 millions de dollars cette année. Marine Atlantique a déboursé 6,5 millions de dollars de plus pour les avantages sociaux futurs des employés et 4,4 millions de dollars de plus en versements aux fournisseurs et aux employés. Ces charges font contrepoids au paiement unique de 9,4 millions de dollars en 2008-2009 pour établir un compte de garantie bloquée en euros dans le cadre de l'affrètement de l'*Atlantic Vision*. L'amortissement de l'aide à l'immobilisation reportée a augmenté de 5,1 millions de dollars cette année; cela est principalement dû à la perte sur l'aliénation de l'*Atlantic Freighter*.

### NAVIRES, INSTALLATIONS, MATÉRIEL ET IMMOBILISATIONS INCORPORÉES

En 2009-2010, Marine Atlantique a dépensé 14,9 millions de dollars pour le renouvellement des biens. Cela comprend 5,6 millions de dollars pour divers projets sur le *Joseph and Clara Smallwood* afin d'améliorer la stabilité, la maniabilité et la sécurité-incendie. L'achèvement final du quai de recharge à deux niveaux de Port-aux-Basques a coûté 2,6 millions de dollars, et 1,6 million de dollars ont été investis dans des systèmes d'amarrage afin d'assurer la sécurité des navires plus imposants accostant aux quais de recharge. Le reste des fonds a été dépensé pour les installations à terre, des mises à niveau du système informatique, des améliorations apportées à la sécurité et le remplacement de matériel.



## PERSPECTIVES D'AVENIR

26



## PERSPECTIVES D'AVENIR

À la fin de chaque année, Marine Atlantique dresse l'inventaire de ses réussites et des connaissances acquises afin de les appliquer à son service au cours de l'année à venir. 2010-2011 promet d'apporter des améliorations à Marine Atlantique dans les domaines du service à la clientèle, de la qualité de l'offre et de l'efficacité opérationnelle. Les défis des dernières années ont servi de leçon à la société et elle appliquera ces leçons pour gagner du terrain et s'améliorer dans son ensemble.

### EXPLOITATION

Comme aucune modification de la configuration de la flotte n'est prévue pour la prochaine période estivale de pointe, Marine Atlantique a deux approches pour accommoder le volume de trafic – les réservations commerciales et la maximisation de l'horaire de traversées.

La société a implanté un nouveau système de réservations commerciales en mars 2010 qui contribue à contrôler et maximiser l'espace alloué au fret commercial sur les navires. Le système aide également à gérer et contrôler les exigences en matière d'espace aux terminaux de North Sydney et de Port aux Basques, garantissant que l'achalandage commercial sur le terrain de la société est limité à la charge des trois navires à la fois. À la fin de l'exercice 2009-2010, la société effectuait encore certains ajustements au système.

La maximisation de l'horaire des traversées est un moyen d'optimiser l'horaire des traversées des navires de Marine Atlantique. Le système permet de prévoir le maximum de traversées possibles en tenant compte de la durée des traversées et du temps de traitement au port, des heures de repos des équipages et des jours d'entretien pour rajuster les heures de départ et d'arrivée. Cette approche permettra à Marine Atlantique d'inclure 90 traversées aller-retour de plus qu'en 2009-2010 dans l'horaire de 2010-2011.

### QUALITÉ, RISQUE ET CONFORMITÉ

Marine Atlantique évalue actuellement le risque et prend des mesures pour augmenter la sécurité aux gares maritimes, ainsi qu'au sein de la société. À la fin de l'année, les plans de sécurité étaient terminés et approuvés par Transports Canada et des certificats de sécurité ont été émis pour les terminaux de Port aux Basques et de North Sydney, de même que pour le *Caribou*, le *Joseph and Clara Smallwood* et le *Leif Ericson*. Le plan de sécurité et les certificats de l'Atlantique Vision étaient obtenus pour la mise en service plus tôt cette année. Le plan de sécurité du terminal d'Argentia a été soumis à Transports Canada. Comme ces installations sont saisonnières, Marine Atlantique aura les certificats de sécurité requis à temps pour la reprise du service à l'été 2010.

## EXPÉRIENCE CLIENT

Marine Atlantique met tout en oeuvre pour améliorer le service à la clientèle et rebâtir sa crédibilité auprès du public, de l'industrie et des intervenants gouvernementaux, particulièrement pendant la période de pointe des voyages estivaux. En 2010-2011, Marine Atlantique commencera par des mesures réalisables qui entraînent les résultats les plus positifs. L'une de ces mesures consiste à améliorer les mécanismes actuels de gestion des plaintes afin de s'assurer que les commentaires sont reçus et documentés, et que les enquêtes sur plaintes sont exhaustives. Ces mécanismes seront renouvelés avant la fin de l'année.

Marine Atlantique établit des critères afin de mesurer plus précisément et surveiller la satisfaction de la clientèle. Par le biais d'entrevues approfondies effectuées auprès des employés et de groupes de consultation de clients, la société définira les variables clés qui contribuent à la satisfaction de la clientèle, ce qui l'aidera à déterminer les attributs de service à mesurer.

La société prend également des mesures visant à améliorer les installations à bord des navires. Les clients remarqueront les améliorations sur l'*Atlantic Vision* (y compris une capacité en sièges accrue), que l'on prévoit avoir terminées avant juin 2010.

La société investit dans un système automatisé de notification aux clients qui permettra au service des réservations de communiquer électroniquement avec le client en cas de modification au plan de déplacement prévu par le client. Ce système sera instauré avant l'été 2010 et améliorera grandement la communication de Marine Atlantique avec la clientèle, les employés et les intervenants extérieurs. Il améliorera également beaucoup le service à la clientèle, car la société passera à un système proactif de communication avec les clients en cas de mauvais temps imminent, de problèmes mécaniques ou de changement des heures de traversée.

## TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

Dans le cadre de sa stratégie de revitalisation globale, la société procède à une mise à niveau de sa technologie. L'alignement stratégique des TI commencées en 2009 se poursuivra au cours des cinq prochaines années par des investissements majeurs dans l'infrastructure.

Marine Atlantique installera sur l'Atlantique Vision un nouveau système d'Internet par satellite qui procurera les services Internet et de courriels et améliorera la capacité technologique pour offrir la navigation sur Internet, le courrier électronique, le Wi-Fi, des GAB (guichet automatique bancaire) et bien plus. Le projet amène l'*Atlantic Vision* au même niveau que les autres transbordeurs à passagers et devrait être achevé en mai 2010, à temps pour la saison estivale de 2010-2011.

## PERSPECTIVES D'AVENIR (SUITE)

28

## PERSPECTIVES D'AVENIR

La société prévoit effectuer d'importantes mises à niveau du système d'établissement des horaires des employés avant novembre 2010. Les mises à niveau comprendront le remplacement du matériel et du logiciel. Cela constitue un risque important pour la société, car le système existant est utilisé pour créer une liste de membres d'équipage compétents requis sur le navire avant que le nouvel équipage puisse prendre la relève de l'équipage actuel. Commencé en 2009-2010, ce projet aborde les préoccupations réglementaires et touchant la sécurité et représente une grande amélioration.

## RESSOURCES HUMAINES

Le travail est actuellement en marche dans le but de finaliser avant juillet 2010 un plan des ressources humaines intégré qui augmentera la capacité organisationnelle et amènera un changement positif.

Le plan continuera à renforcer la capacité de gestion des talents, pour s'assurer que l'équipe est bien positionnée pour porter la société dans l'avenir. Pendant la période de planification, le plan s'attaquera à trois stratégies clés : attirer et retenir une main-d'oeuvre qualifiée, compétente et représentative; apprendre, former des dirigeants et offrir des occasions de perfectionnement professionnel en prévision des besoins futurs de la société; et consolider les pratiques de gestion et la capacité des ressources humaines.

## STRATÉGIE ET AFFAIRES GÉNÉRALES

La division de la stratégie et des affaires générales coordonnera les efforts entourant la stratégie de revitalisation de la société. La division travaillera avec tous les services à élaborer un plan de mise en œuvre détaillé qui incorporera un certain nombre de projets qui contribueront tous aux objectifs stratégiques de la société. Un comité directeur de gestion suivra et surveillera le progrès.

On travaillera également à l'élaboration d'un ensemble de critères de mesure de la performance pour la société. Ces critères s'ajouteront aux paramètres opérationnels et financiers existants pour offrir un tableau complet du rendement de la société, et seront éventuellement utilisés pour suivre le progrès dans le cadre de la stratégie de revitalisation.

## FINANCES

À partir du 1<sup>er</sup> avril 2011, Marine Atlantique changera sa manière de présenter ses états financiers. La société adoptera les normes comptables nationales de la comptabilité dans le secteur public (CSP) et elle devra respecter les nouvelles normes pour son rapport des états financiers du 31 mars 2012, qui devra comprendre les chiffres correspondants des exercices antérieurs. La direction s'affaire actuellement à élaborer et à mettre en œuvre un plan de conversion aux normes comptables du secteur public, à la date requise.

L'examen d'approvisionnement se poursuivra au cours de l'exercice 2010-2011 et visera à accroître le rendement. Diverses vérifications ont recommandé des ajustements aux pratiques d'approvisionnement et Marine Atlantique continuera d'apporter ces ajustements durant l'année qui vient. Une fois l'examen exhaustif terminé, une recommandation sera présentée à la direction supérieure concernant des décisions telles que les objectifs stratégiques et l'orientation. La société a affecté des fonds, dans le budget, pour les améliorations faisant l'objet de recommandations dans l'examen.



# RESPONSABILITÉ SOCIALE ORGANISATIONNELLE

30



## RESPONSABILITÉ SOCIALE ORGANISATIONNELLE

Marine Atlantique accorde infiniment d'importance à la sécurité, à ses responsabilités environnementales, à la qualité du service, à la fiabilité, à la courtoisie et au rapport coût-efficacité. La société est fière d'exceller dans le respect de la loi et des normes éthiques et dans l'exploitation responsable sur le plan financier. Marine Atlantique répond de l'impact de son service sur l'environnement, sur ses employés et sur les villes portuaires dans lesquelles elle exerce son activité. De plus, la société favorise proactivement le développement communautaire en investissant dans les régions où elle est en activité et en consacrant volontairement des efforts au soutien de ces collectivités.

### GÉRANCE DE L'ENVIRONNEMENT

Marine Atlantique est en activité dans une magnifique partie du monde, encore vierge, et s'efforce par conséquent de minimiser son impact sur l'environnement. Cela contribue à garantir que la société protège le milieu et qu'elle se conforme aux exigences légales.

À cette fin, Marine Atlantique met au point un plan de gestion environnementale complet qui traite des pratiques de la société en matière de gestion du carburant, de gestion de l'eau, de gestion des eaux usées, de gestion des déchets solides, des émissions dans l'atmosphère, de sécurité et du transport des marchandises dangereuses.

### TRAVAIL SELON LES NORMES DÉONTOLOGIQUES

L'équipe de direction de Marine Atlantique suit les directives sur les conflits d'intérêts pour assumer le mandat de la société de manière mesurable et conforme à la déontologie. Les employés observent un code déontologique qui prescrit des lignes de conduite supplémentaires pour assurer le respect de nos normes élevées.

### PROMOTION DES DROITS DE LA PERSONNE

Marine Atlantique est résolue à créer et maintenir un milieu de travail exempt de harcèlement et de discrimination. La société valorise grandement ses employés et elle est par conséquent déterminée à favoriser un environnement de travail au sein duquel tous sont traités avec dignité et respect. Employés et partenaires ont le droit de travailler dans une atmosphère professionnelle qui encourage des possibilités égales et qui interdit les pratiques discriminatoires.

Le programme de lutte contre le harcèlement de la société vise à sensibiliser les gens à la discrimination, au harcèlement sexuel et à la violence au travail. La documentation du cours comporte un examen et de la politique et des procédures de Marine Atlantique par rapport à la discrimination et au harcèlement. Elle donne également aux employés un aperçu de leurs droits et responsabilités à l'égard de la résolution et de la prévention du harcèlement au travail.

### 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 des groupes désignés par la Loi sur l'équité en matière d'emploi. Par le passé, la société utilisait l'expérience du service à la clientèle pour présélectionner les postulants à des postes de débutants. Afin de supprimer cette barrière, Marine Atlantique a remplacé cette exigence par un test d'aptitude en service à la clientèle.

### INVESTIR DANS LES JEUNES

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 \$.

Marine Atlantique accorde de plus chaque année quatre bourses d'études de 1 500 \$ à des étudiants inscrits dans des programmes de sciences nautiques ou de mécanique navale au Memorial University's Marine Institute.

Non seulement Marine Atlantique s'est engagée à développer les compétences d'employés potentiels, mais elle recrute aussi activement les diplômés du secondaire et les étudiants de niveau postsecondaire pour des postes dans la société. Marine Atlantique fait sa promotion et la promotion de ses possibilités de carrière dans des niches spécifiquement ciblées de médias traditionnels tels que les publications étudiantes et les journaux communautaires, ainsi que par une présence médiatique sociale sur Facebook et Google.

### REDONNER À LA COLLECTIVITÉ

Les employés de Marine Atlantique sont activement impliqués dans leurs milieux. Dans une mesure financièrement responsable, la société appuie les employés et les organismes sans but lucratif oeuvrant dans la région Atlantique. Marine Atlantique investit en plus dans les villes portuaires sur sa route et sur lesquelles repose son succès.



**RESPONSABILITÉ SOCIALE**  
**ORGANISATIONNELLE (SUITE)**



## RESPONSABILITÉ SOCIALE ORGANISATIONNELLE

### 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, l'organisme responsable d'établir les politiques de mise en œuvre de la Loi sur les langues officielles.

Les employés bilingues passent régulièrement des examens qui assurent qu'ils continuent à répondre aux exigences de maîtrise des deux langues. Les employés qui ne satisfont pas à ces exigences reçoivent une formation de recyclage. Marine Atlantique sélectionne de plus chaque année des employés qui participent à un programme d'immersion en français de deux semaines visant à les aider à maintenir un niveau élevé de compétences linguistiques.

### ENCOURAGEMENT DU MIEUX-ÊTRE DES EMPLOYÉS

Le Comité du mieux-être des employés de Marine Atlantique est composé d'employés de tous les secteurs de l'organisation qui ont à cœur de faire la promotion d'un style de vie sain auprès de leurs pairs. En 2009-2010, le Comité a organisé des expos-santé, des cliniques de vaccination contre la grippe et des programmes liés à la santé comme l'outil @CTIF d'évaluation des risques et le Programme d'aide aux employés et à la famille.

Pour la deuxième année, le comité a lancé aux employés un défi du mieux-être. Seize équipes d'employés ont participé au défi axé sur l'équilibre travail-vie et un régime alimentaire sain. En plus de présenter une occasion de plaisir et de rivalité amicale, le défi procurait la chance d'apprendre à connaître les collègues de travail et de concourir pour gagner des prix.



# COLLABORATION ENTRE LE CONSEIL ET LA DIRECTION

34

## COLLABORATION ENTRE LE CONSEIL ET LA DIRECTION

Marine Atlantique est dirigée par un conseil d'administration de 10 personnes. Le Conseil a la responsabilité de la supervision générale des activités de la société et il doit fournir une orientation stratégique globale. Le gouvernement du Canada choisit et nomme les membres indépendants du Conseil d'administration en vue de mandats déterminés renouvelables par tranches. Le président et chef des opérations 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 et son énoncé de mission orientent eux aussi le Conseil et la direction dans leurs prises de décisions. Finalement, la Politique maritime nationale procure une orientation cruciale en même temps que des contraintes, car elle oblige Marine Atlantique à se concentrer uniquement sur les services traversiers du golfe. La société n'est en conséquence pas autorisée à prendre de l'expansion pour saisir et exploiter les autres possibilités commerciales qui pourraient surgir.

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. Le Conseil assure un leadership en offrant une orientation stratégique à l'équipe de direction. Cette démarche remplit l'engagement du Conseil d'assurer une gouvernance générale. La direction, à son tour, fournit des directives aux employés de Marine Atlantique dans le but unifié général de fournir un réseau traversier sûr, écologique, de qualité et efficace à sa clientèle.

### 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 : la gouvernance de la société, la vérification et le risque, et les ressources humaines et la gestion des pensions.

#### COMITÉ DE GOUVERNANCE DE LA SOCIÉTÉ

Au cours de l'année, le Comité a élaboré la charte de gouvernance du conseil d'administration qui établit spécifiquement les principaux domaines de responsabilité de gérance du conseil. Le Comité a également préparé des documents d'analyse des rôles afin de clarifier les rôles respectifs des membres des conseils et du président et chef de l'exploitation dans les principaux domaines de responsabilité. Le Comité a élaboré le code déontologique du conseil d'administration conforme à la Loi sur les conflits d'intérêts (Canada). Ce code procure une direction au conseil d'administration relativement aux normes éthiques, à l'examen du public, à la prise de décisions et des biens du gouvernement.

Finalement, le comité a commencé un examen et une révision de la politique sur la dénonciation de la société pour s'assurer que la politique est conforme aux dispositions de la Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles (Canada).

#### COMITÉ DE VÉRIFICATION ET DE GESTION DU RISQUE

Le comité de vérification et de gestion des risques surveille les normes de la société en matière d'intégration et de comportement, de production de rapports financiers, de vérification interne et de gestion du risque. Ses responsabilités générales englobent l'examen du rendement de la direction, les budgets d'exploitation et d'immobilisations, les états financiers, les contrôles internes et les activités de gestion des risques. L'un des rôles très importants du Comité est d'établir le contexte d'un cadre de gestion du risque d'entreprise efficace (GRE) et d'obtenir l'assurance de la mise en oeuvre par la direction de systèmes et de pratiques appropriées conformes au cadre de gestion du risque d'entreprise. Le cadre de gestion du risque d'entreprise procure l'assurance raisonnable que les objectifs stratégiques, opérationnels, financiers et réglementaires de la société seront atteints.

Le comité de vérification et de gestion du risque surveille la conception et la mise en oeuvre de contrôles internes qui soutiennent le cadre de gestion du risque.

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, ainsi que de l'efficacité et de l'efficacé de l'exploitation et de l'indépendance des fonctions de vérification internes et externes.

Le Comité comprend deux comptables agréés et deux cadres supérieurs qui possèdent une solide connaissance du risque, de l'exploitation, des principes de gestion, de la présentation des rapports financiers et des principes de gérance du Comité de vérification et de gestion du risque tels que l'indépendance et la déontologie.

Le résumé des principales initiatives et des principaux événements en 2009-2010 comprend ce qui suit :

- création d'un poste de directeur de la vérification interne pour diriger et développer la fonction de vérification interne
- déplacement de la fonction de vérification interne de St. John's à North Sydney (plus près de l'exploitation)
- mise à jour du mandat du Comité de vérification et de gestion du risque et du mandat de la fonction de vérification interne
- sélection des normes de comptabilité dans le secteur public comme nouvelles normes de présentation des rapports financiers de Marine Atlantique à partir du 1<sup>er</sup> avril 2011.
- formations « Comités efficaces de vérification et de gestion du risque » et « Fonction de vérification interne efficace » données aux membres du comité et de la direction supérieure
- réception d'une opinion défavorable sur MAI suite à l'examen spécial du BVG, identifiant les principaux défis stratégiques concernant la capacité de la société à réaliser ses objectifs.
- achèvement de plusieurs vérifications internes par notre cabinet comptable dans trois domaines : approvisionnement, heures supplémentaires, et sécurité des TI et gestion des contrôles.

## COLLABORATION ENTRE LE CONSEIL ET LA DIRECTION

- progression de la création et de la mise en oeuvre du registre des risques d'entreprise
- instauration du programme de couverture des frais de carburant
- passif important de TVH créé par une vérification par l'agence de revenus du Canada de la méthode utilisée pour déterminer et attribuer les crédits d'impôt (actuellement porté en appel).

### COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES ET DE LA GESTION DES PENSIONS (CRHGP)

Le comité est responsable d'apporter son aide au processus de planification de la relève des ressources humaines, d'effectuer l'évaluation de rendement annuelle des tâches du président et chef de l'exploitation, et de conseiller le conseil sur des questions touchant la rémunération et les avantages de tous les employés.

### ACTIVITÉS DES RESSOURCES HUMAINES

En 2009-2010, le comité a examiné le processus de planification de la relève ainsi que les données démographiques relatives à Marine Atlantique en vue des cinq prochaines années.

Le comité a fait une recommandation au conseil relativement aux nouveaux contrats de responsabilité et au programme d'encouragement à la gestion du rendement qui seraient étendus à d'autres niveaux de la société. Le programme élargi comprendrait un niveau vice-président et deux niveaux inférieurs.

Les membres du comité ont reçu une mise à jour sur l'instauration de la structure organisationnelle révisée et sur les changements qui en découlent. Ils ont également reçu des mises à jour sur le processus de recrutement d'un vice-président de la stratégie et des affaires générales, d'un vice-président de l'expérience client et d'un vice-président de l'exploitation. Ces trois postes ont été pourvus en juillet 2009.

Le Comité a été tenu au courant des négociations contractuelles et a étudié et modifié les mandats aux besoins.

Le comité a évalué le rendement du chef de l'exploitation et fait des recommandations à propos de cette évaluation.

### ACTIVITÉS LIÉES AU RÉGIME DE RETRAITE

Le comité est resté informé des changements à la réglementation sur les régimes de retraite de compétence fédérale, y compris le Règlement sur la capitalisation du déficit de solvabilité émis en juin 2009 et le Règlement de modernisation du régime de pension fédéral qui entrera en vigueur en 2010 (rétroactivement au 31 décembre 2009).

En juin 2009, des fonds ont été transférés aux deux gestionnaires de fonds supplémentaires chargés de gérer les vastes fonds propres des États Unis. Afin de réduire le risque, nous avons engagé un gestionnaire de transition pour superviser le transfert aux nouveaux gestionnaires.

Un rapport actuariel a été produit, appliquant les règles sur la capitalisation du déficit de solvabilité émises en juin 2009. Le Comité a recommandé que les actifs ne soient pas ajustés et le conseil d'administration a suivi cette recommandation. La solvabilité du fond au 31 décembre 2008 était de 83,7 pour cent. Le déficit de solvabilité était de 90,9 millions de dollars. Les membres du Comité ont participé à une séance de formation sur « Les régimes de retraites à travers le monde : un environnement en évolution rapide. »

Le Comité a commencé l'examen du régime de Marine Atlantique comparé à d'autres régimes, et a examiné les dépenses imputées au régime de pension lors que chaque réunion.

Les membres du Comité ont assisté aux présentations de trois des gestionnaires du régime de retraite.



## COLLABORATION ENTRE LE CONSEIL ET LA DIRECTION

### RECRUTEMENT ET ASSIDUITÉ DES MEMBRES DU CONSEIL

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	MEMBRES DES COMITÉS	ASSIDUITÉ (QUATRE RECONTRÉS PRÉVUES PAR ANNÉE)
Robert Crosbie <sup>1</sup>	Président du Conseil, Comité de Gouvernance	4
Wayne Follett	Membre d'office du Comité de Gouvernance de la Société et du CRHGP	4
Nick Careen <sup>2</sup>	Gouvernance de la Société, Vérification et Risque	4
Peggy A. Coady, FCA <sup>3</sup>	Président Gouvernance de la Société, Vérification et Risque	4
Stan Cook	CRHGP	4
James G. Doody, CA <sup>4</sup>	Président, Vérification et Risque	4
John J. Henley	Comité de Gouvernance de la Société	2
Walter Pelley	CRHGP, Vérification et Risque	4
Dwight Rudderham	Comité de Gouvernance de la Société	4
Heather Tulk	Président, CRHGP	4
Wayne G. Wheeler <sup>5</sup>	CRHGP, Vérification et Risque	1

Le conseil d'administration comprend trois comités : notamment le Comité de vérification et de gestion du risque, le Comité des ressources humaines et de gestion des pension (CRHGP) et le Comité de gouvernance de la société.

<sup>1</sup> Président, Comité de gouvernance de la société jusqu'au 31 décembre 2009

<sup>2</sup> Nommé au Comité de vérification et gestion du risque le 21 septembre 2009

<sup>3</sup> Présidente, Comité de vérification et gestion du risque jusqu'au 31 décembre 2009

<sup>4</sup> Membre du Comité de vérification et gestion du risque jusqu'au 31 décembre 2009. Nommée présidente du Comité de vérification et gestion du risque le 1<sup>er</sup> janvier 2010

<sup>5</sup> Dr Wheeler est décédé le 17 août 2009.

Remarque : Des conférences téléphoniques du Conseil d'administration se sont tenues tout au long de la période en dehors du calendrier des réunions ordinaires. Les comités ont tenu des réunions tout au long de la période.

### HOMMAGE AU DR WAYNE WHEELER, MEMBRE DU CONSEIL



Le Dr Wayne Wheeler était un homme d'ambition, engagé, altruiste et humble qui avait également de nombreux autres traits de caractère souvent associés aux grands hommes.

Wayne a siégé avec distinction au Conseil d'administration de Marine Atlantique et son passage dans notre organisation a laissé des marques importantes. Ses connaissances et son expertise dans les domaines de la comptabilité, des finances et de la technologie de l'information ont grandement profité à ses collègues et à la société. Wayne avait plus particulièrement une passion envers la technologie de l'information, il a d'ailleurs développé son propre logiciel, en plus d'être minutieux. Il ne croyait pas dans une approche de travail désintéressée ni dans les performances médiocres. Il croyait au travail ardu et à l'attention particulière aux détails; il transmettait d'ailleurs ces valeurs au Conseil d'administration. La grande énergie et la capacité de Wayne d'accomplir les tâches en respectant les échéances peuvent difficilement être égalées. Il parvenait toujours à trouver le temps de tout faire et aucun projet n'était trop grand pour lui.

À titre de membre du Conseil, il a généreusement donné de son temps et a fait partie de plusieurs comités dont les comités de Vérification et gestion des risques, Ressources humaines et Gestion du régime de retraite. Il cherchait toujours plus loin et lorsque se présentait une proposition, sa nature le poussait à examiner et présenter d'autres options. Wayne démontrait une passion pour Marine Atlantique et en témoignage de cette passion et de son dévouement, il a été nommé pour un autre mandat de quatre années sur le Conseil d'administration.

Wayne aimait les gens et était prêt à tout pour donner main forte à ses collègues ou toute personne de son entourage. Son héritage alimentera nos délibérations pour la réalisation du mandat de Marine Atlantique parce que nous savons que ses contributions dévouées et loyales au Conseil constituaient un bienfait à long terme et pour l'avenir des clients, des actionnaires et des employés de Marine Atlantique.

# CONSEIL D'ADMINISTRATION



# CONSEIL D'ADMINISTRATION

**HEATHER TULK**



Président, CRHGP  
Halifax, N.-É.

Vice-présidente directrice,  
Produits résidentiels,  
Bell Canada

**JOHN J. HENLEY**



Comité de Gouvernance de la Société  
St. John's, T.-N.-L.

Vice-président,  
Services à l'extracôtiers et développement,  
GJ Cahill and Company Limited

**ROBERT CROSBIE**



Président du Conseil,  
Comité de Gouvernance  
Calgary, AB

Président, Crosbie Group, Président d'Asco  
Canada, Crosbow Entreprises, Crosbie Salamis  
Limited et Crosbie Realty

**PEGGY A. COADY, FCA**



Président Gouvernance de la Société,  
Vérification et Risque  
St. John's, T.-N.-L.

Directrices des programmes d'études supérieurs  
(Affaires), Professeur adjoint (Comptabilité et  
vérification), Faculté de l'administration des affaires,  
Memorial University of Newfoundland

**DWIGHT RUDDERHAM**



Comité de Gouvernance de la Société  
Sydney, N.-É.

Partenaire,  
Rudderham Chernin Law Office

**WAYNE FOLLETT**



Président et Chef des Opérations  
Conception Bay South, T.-N.-L.

Marine Atlantique S.C.C.

**WALTER PELLEY**



CRHGP, Vérification et Risque  
North Sydney, N.-É.

Propriétaire et président,  
W.P. Investments Inc./  
W. and B. Pelley Holdings Inc.

**NICK CAREEN**



Gouvernance de la Société,  
Vérification et Risque  
Jerseyside, T.-N.-L.

Ancien membre de la Chambre d'assemblée,  
Province de Terre-Neuve-et-Labrador

**STAN COOK**



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

Vice-président des opérations, Stan Cook  
Sea Kayaking Adventures, Cook's Coastal  
Walks et Wildemess Newfoundland Adventures

**JAMES G. DOODY, CA**



Président, Vérification et Risque  
St. John's, T.-N.-L.

Chef de la direction,  
King Group of Companies

## RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION CONCERNANT L'INFORMATION FINANCIÈRE

La préparation et la présentation des états financiers sont la responsabilité de la direction de Marine Atlantique S.C.C. Ces états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, qui ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent. La société a appliqué ces principes en tenant compte des estimations et des jugements les meilleurs de la direction et considérés comme adéquats dans le contexte de la société. La direction s'appuie sur des rapports actuariels pour ce qui est de la comptabilisation des activités des régimes de retraite et des obligations constituées pour indemnisation des accidents du travail et pour avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite.

La direction est responsable de la fiabilité et de l'intégrité des états financiers, y compris les notes complémentaires et les autres données financières contenues dans le rapport annuel. La direction est également responsable de la tenue des comptes, des systèmes d'information, des systèmes de contrôle financier et de gestion ainsi que d'un programme de vérification interne. Ces contrôles et ces 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 efficiente des ressources et à l'exécution des opérations conformément aux lois applicables et aux statuts et règlements administratifs de la société et de sa filiale en propriété exclusive.

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 s'acquitte de cette responsabilité au nom du Conseil d'administration. Le Comité de vérification examine les questions liées à la comptabilité, à la vérification, aux systèmes de contrôle interne et aux états financiers. La société possède un vérificateur interne, dont les fonctions consistent notamment à examiner régulièrement les contrôles internes et leur application.

La vérificatrice générale du Canada, qui agit à titre de vérificatrice indépendante de la société nommée en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques, a vérifié les états financiers de la société conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. La vérificatrice indépendante a plein et libre accès au Comité de vérification aux fins de discuter de sa vérification et des constatations connexes.

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



Shawn Leamon, CGA  
Vice-président aux finances



Wayne Follett, CGA  
Président et chef des opérations

St. John's, Canada  
Le 17 juin 2010





## RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan de Marine Atlantique S.C.C. au 31 mars 2010 et les états des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 mars 2010 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la société et de sa filiale en propriété exclusive dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, 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 aux statuts et règlements administratifs de la société et de sa filiale en propriété exclusive.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Nancy Y. Cheng, FCA  
vérificatrice générale adjointe

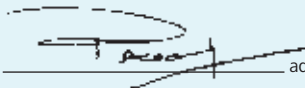
Halifax, Canada  
Le 28 mai 2010 (le 17 juin 2010 pour la note 20)

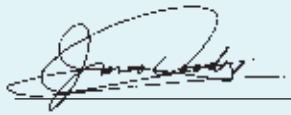
## BILAN 31 mars (en milliers de dollars)

	2010	2009
Actif		
Actif à court terme		
Encaisse	2 517 \$	488 \$
Créances (note 15a)	9 505	10 361
Somme à recevoir du gouvernement du Canada (note 4)	-	795
Stocks (note 5)	14 123	15 369
Instruments financiers dérivés (note 14)	146	-
Charges payées d'avance	480	516
	26 771	27 529
Liquidités soumises à restrictions (note 6)	8 537	10 396
Navires, installations et matériel (note 7)	128 890	136 123
Actifs incorporels (note 8)	1 157	1 402
Actif au titre des prestations constituées (note 9)	68 654	51 209
Instruments financiers dérivés (note 14)	10	-
	198 711	188 734
<b>Total de l'actif</b>	<b>234 019 \$</b>	<b>226 659 \$</b>
Passif et capitaux propres		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	18 830 \$	18 097 \$
Instruments financiers dérivés (note 14)	1 863	-
Produits constatés d'avance	3 841	2 599
Somme à payer au gouvernement du Canada (note 4)	1 234	-
Vacances à payer	5 617	5 492
Tranche à court terme des obligations constituées à long terme (notes 10 et 11)	2 405	1 792
	33 790	27 980
Passif au titre des prestations constituées (note 9)	1 264	1 276
Obligation constituée pour avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de la retraite (note 10)	22 822	22 226
Obligation constituée pour indemnisation des accidents du travail (note 11)	7 144	7 929
Instruments financiers dérivés (note 14)	2	-
	31 232	31 431
Apports en capital reportés	130 047	137 525
Capitaux propres		
Capital-actions (note 13)	258 530	258 530
Déficit accumulé	(219 580)	(228 807)
	38 950	29 723
<b>Total du passif et des capitaux propres</b>	<b>234 019 \$</b>	<b>226 659 \$</b>
Engagements et garanties (note 17)		
Éventualités (note 18)		
Événement postérieur (note 20)		

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par le Conseil d'administration :

  
administrateur

  
administrateur

## ÉTAT DES RÉSULTATS, DU RÉSULTAT ÉTENDU ET DU DÉFICIT ACCUMULÉ

Exercice terminé le 31 mars (en milliers de dollars)

	2010	2009
Produits		
Produits commerciaux	80 270 \$	71 514 \$
Produits du supplément pour le carburant	3 570	10 100
Autres produits	71	481
	83 911	82 095
Charges d'exploitation		
Salaires et avantages sociaux	77 833	72 491
Carburant	28 954	36 594
Droits d'affrètement	22 154	9 367
Réparations et entretien	20 629	20 202
Matériaux, fournitures et services	14 532	17 166
Assurances, loyers et services publics	5 210	4 312
Autres charges	5 549	2 645
Avantages sociaux futurs (notes 9, 10 et 11)	2 593	11 186
Perte (gain) de change	1 878	(893)
Perte non réalisée sur instruments financiers dérivés (note 14)	1 708	–
Perte réalisée sur instruments financiers dérivés (note 14)	754	–
Perte sur la cession de navires, d'installations et de matériel	3 591	238
Amortissement	18 241	17 038
	203 626	190 346
Perte avant le financement public	(119 715)	(108 251)
Financement public		
Exploitation	106 596	105 401
Amortissement des apports en capital reportés	22 346	17 276
Résultat net et résultat étendu	9 227	14 426
Déficit accumulé au début de l'exercice	(228 807)	(243 233)
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	(219 580) \$	(228 807) \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 mars (en milliers de dollars)

	2010	2009
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes :		
Exploitation		
Rentrées de fonds – clients	83 431 \$	83 480 \$
Rentrées de fonds – autres produits	52	224
Financement public pour l'exploitation	108 625	96 950
Sorties de fonds – fournisseurs et salariés	(170 967)	(166 539)
Liquidités soumises à restrictions détenues en fiducie	–	(9 404)
Sorties de fonds – régimes de retraite, indemnisation des accidents du travail et avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite	(19 626)	(13 162)
	1 515	(8 451)
Investissement		
Acquisition de navires, d'installations et de matériel	(14 645)	(19 946)
Acquisition d'actifs incorporels	(223)	(580)
Produit de la cession de navires, d'installations et de matériel	514	–
	(14 354)	(20 526)
Financement		
Apports en capital du gouvernement	14 868	20 526
Augmentation (diminution) nette de l'encaisse	2 029	(8 451)
Encaisse au début de l'exercice	488	8 939
Encaisse à la fin de l'exercice	2 517 \$	488 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## 1. NATURE DE L'EXPLOITATION ET DE L'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. Aux termes des dispositions législatives, les statuts de la société limitent les activités de celle-ci à l'acquisition, à la mise sur pied, à la gestion et à l'exploitation d'un service de transport maritime, d'un service d'entretien et de réparation de navires et de radoub, d'une entreprise de construction navale et d'une entreprise ou de services connexes. 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. 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 ». 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. La Compagnie des chantiers maritimes de Terre-Neuve S.C.C., filiale en propriété exclusive de Marine Atlantique S.C.C., a mis un terme à ses activités.

La société 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).

Les activités de la société sont, par ailleurs, régies par des ententes négociées avec le gouvernement du Canada. Les ententes prévoient notamment que la société recevra, 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 recouvré à même les produits commerciaux. Les ententes exigent que la société impose pour ses services de traversier des tarifs et des droits approuvés par le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. En ce qui concerne l'établissement de ces tarifs et de ces droits, le gouvernement du Canada a approuvé une stratégie qui lie les augmentations annuelles sur le trajet constitutionnel à l'indice des prix à la consommation. Le Conseil d'administration est chargé d'établir les tarifs sur le trajet non constitutionnel ainsi que tous les frais de service sur les deux trajets. Un supplément pour le carburant a été ajouté à tous les tarifs en vue de couvrir la totalité de toute augmentation des charges de carburant des navires au-delà du montant engagé pendant l'année de référence du 1<sup>er</sup> avril 2006 au 31 mars 2007. Le ministre se réserve le droit de modifier en tout temps les tarifs, les droits et les frais additionnels déjà approuvés par la société. Enfin, l'acquisition de navires, d'installations et de matériel ainsi que les besoins financiers au titre de frais de restructuration sont eux aussi régis par des ententes, sous réserve de l'approbation de crédits parlementaires.

La société dépend financièrement du gouvernement du Canada.

## 2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Les états financiers sont dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada et tiennent compte des principales méthodes comptables suivantes :

### (A) INSTRUMENTS FINANCIERS

#### ACTIFS FINANCIERS ET PASSIFS FINANCIERS DÉTENUS À DES FINS DE TRANSACTION

Les instruments financiers sont classés comme étant détenus à des fins de transaction quand ils ont été acquis ou pris en charge principalement en vue de leur revente ou de leur rachat à court terme, qu'ils font partie d'un portefeuille d'instruments financiers identifiés qui sont gérés ensemble et qui présentent des indications d'un profil de prises de bénéfices à court terme, ou qu'ils constituent des dérivés qui ne sont pas des instruments de couverture désignés. D'autres instruments financiers pourront être désignés comme détenus à des fins de transaction lors de leur comptabilisation initiale.

La société a classé son encaisse et ses liquidités soumises à restrictions comme étant détenues à des fins de transaction, car elle peut les évaluer à la juste valeur de façon fiable compte tenu de leur échéance à court terme.

Les actifs financiers et les passifs financiers désignés comme étant détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur, et les variations de ces justes valeurs sont comptabilisées en résultat. Les coûts de transaction sont passés en charges au moment où ils sont engagés. Les achats et les ventes d'actifs financiers avec délai normalisé de livraison sont comptabilisés à la date de règlement.

#### PRÊTS ET CRÉANCES

La catégorie des prêts et créances comprend les créances et une somme à recevoir du gouvernement du Canada qui ont des paiements fixes ou déterminables et qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Les actifs sont évalués initialement à la juste valeur, puis au coût après amortissement. Les créances sont comptabilisées au montant de la facture originale moins la provision pour créances douteuses. En raison de leur nature à court terme, ces instruments financiers présentent une valeur comptable qui correspond pratiquement à la juste valeur.

#### AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers sont constitués des passifs qui ne sont pas classés comme étant détenus à des fins de transaction. Ils sont évalués initialement à la juste valeur moins les coûts de transaction, puis au coût après amortissement. La société a classé ses créanciers et charges à payer ainsi que la somme à payer au gouvernement du Canada dans la catégorie des autres passifs financiers. Les créanciers et charges à payer sont comptabilisés au montant de la facture originale, et la somme

à payer au gouvernement du Canada est comptabilisée au montant initial, étant donné que, pour eux, la valeur temporelle de l'argent n'est pas importante en raison de leur nature à court terme.

**INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS**

La société utilise des instruments financiers dérivés tels que des swaps pour gérer son exposition aux fluctuations du prix du carburant de manière à couvrir au moins 15 % et jusqu'à 65 % de sa consommation de carburant prévue.

En outre, la société se sert de contrats de change à terme pour gérer son exposition aux variations du cours de l'euro relativement aux paiements de location pour le traversier chargé du transport de passagers et de marchandises, l'*Atlantic Vision*.

Ces dérivés sont comptabilisés à la juste valeur au bilan. À leur expiration ou résiliation, ils sont sortis du bilan, et la variation de la juste valeur est comptabilisée à l'état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé comme gain ou perte de change.

La société n'utilise pas d'instruments financiers dérivés à des fins commerciales ou spéculatives et n'applique pas la comptabilité de couverture à ces instruments.

Les instruments financiers dérivés de la société sont classés comme étant détenus à des fins de transaction.

**(B) CRÉDITS PARLEMENTAIRES ET APPORTS EN CAPITAL REPORTÉS**

Les crédits parlementaires qui servent à financer les besoins de trésorerie à court terme se rattachant aux charges d'exploitation en sus des produits commerciaux sont compris dans le résultat de l'exercice. Tout écart entre les montants fournis et les montants requis constitue une somme à recevoir du gouvernement du Canada (ou à payer à ce dernier). Les montants relatifs à l'acquisition de navires, d'installations et de matériel ainsi que d'actifs incorporels sont comptabilisés à titre d'apports en capital reportés dans l'exercice au cours duquel les navires, les installations et le matériel ou les actifs incorporels sont acquis, et ils sont passés en résultat de la même manière et sur la même période que les navires, les installations et le matériel ou les actifs incorporels en question sont amortis ou radiés.

**(C) STOCKS**

Les stocks sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette. Le coût est établi selon la méthode du coût moyen pondéré.

**(D) NAVIRES, INSTALLATIONS ET MATÉRIEL**

Les navires, les installations et le matériel sont comptabilisés au coût moins l'amortissement cumulé. Les pièces de rechange principales incluses dans le stock de pièces de rechange de navires sont comptabilisées comme navires, installations et matériel. À cette fin, les pièces de rechange principales sont celles que l'on prévoit utiliser pendant plus d'un exercice pour un élément du poste navires, installations et matériel. Le coût des travaux en cours comprend les matériaux et la main-d'œuvre directe. Les montants compris dans les travaux en cours sont virés à la catégorie appropriée de navires, d'installations et de matériel au moment où le navire, l'installation ou le matériel est prêt à être utilisé et ils sont ensuite amortis. L'amortissement est calculé à des taux suffisants pour que les navires, les installations et le matériel soient radiés sur leur durée de vie utile estimative, selon la méthode de l'amortissement linéaire. Les projets à bord des navires sont amortis sur le moindre de la durée de vie utile de l'actif et de la durée de vie utile du navire. Les vies utiles estimatives et les méthodes d'amortissement sont passées en revue à la fin de chaque exercice.

Les taux appliqués aux principales catégories de navires, d'installations et de matériel sont les suivants :

	<b>Taux</b>
Navires	5 %
Installations portuaires	2,5 %
Matériel (y compris les projets de navires)	10 %, 12,5 % et 25 %

La société comptabilise un gain ou une perte lors de la cession d'actifs. Le produit net est affecté aux besoins de financement d'exploitation de l'exercice au cours duquel la cession a lieu.

**(E) ACTIFS INCORPORELS**

Les actifs incorporels de la société se composent des logiciels qui ont été achetés. Ils sont comptabilisés au coût moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur cumulées. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire, sur la durée de vie utile estimative des actifs incorporels.

Une vie utile de quatre ans a été établie pour amortir les logiciels achetés, ce qui donne un taux d'amortissement de 25 %.

**(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. La société a adopté les méthodes qui suivent :

- 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 complémentaire sans capitalisation à l'intention des cadres supérieurs embauchés avant le 1<sup>er</sup> mars 2001, et un régime d'avantages complémentaires de retraite sans capitalisation, 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 étendue en vue de constituer des prestations pour les services rendus depuis 2009, pour le 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 celle au départ à la retraite.

Le coût des pensions est déterminé de façon actuarielle au moyen de la méthode de répartition des prestations prévues au prorata des services et des meilleures estimations par la direction du rendement prévu des placements du régime, de la croissance des salaires, de l'inflation et des âges de départ à la retraite des salariés. Le taux d'actualisation utilisé pour calculer le coût financier des obligations au titre des régimes de retraite est fondé sur le rendement d'obligations de sociétés de première qualité à la date de mesure. 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 de mesure, 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 du régime repose sur une valeur axée sur la valeur de marché des actifs du régime, qui est établie selon une méthode d'amortissement sur cinq ans des gains et des pertes liés au rendement prévu. Les écarts actuariels résultent de la différence entre le taux de rendement réel et le taux de rendement prévu à long terme des actifs du régime et des changements qui touchent les obligations au titre des régimes de retraite par suite de modifications des hypothèses actuarielles utilisées ou de la mise à jour des données démographiques. Tous les écarts actuariels et coûts des services passés qui découlent de modifications apportées aux régimes sont amortis sur la durée résiduelle moyenne estimative d'activité des participants actifs au régime agréé, sur l'espérance de vie moyenne estimative des participants à l'ancien régime de retraite complémentaire, et sur la durée résiduelle moyenne d'activité des participants actifs au régime d'avantages complémentaires de retraite adopté en 2006. La durée résiduelle moyenne estimative d'activité des participants actifs au régime de retraite agréé est de 10,8 ans (11,1 ans en 2009). L'espérance de vie moyenne estimative des participants à l'ancien régime de retraite complémentaire est de 18,7 ans (19,2 ans en 2009). La durée résiduelle moyenne d'activité des participants actifs au régime d'avantages complémentaires de retraite adopté en 2006 est de 5,9 ans (6,0 ans en 2009).

- Pour certains salariés et anciens salariés, la société est un employeur auto-assuré et est responsable du passif au titre de l'indemnisation des accidents du travail. Le coût du passif au titre de l'indemnisation des accidents du travail est déterminé de façon actuarielle au moyen

de la valeur actualisée nette du passif lié aux accidents du 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 la Workers' Compensation Commission de l'Île-du-Prince-Édouard, ou lorsque des modifications législatives sont apportées et qu'on peut estimer raisonnablement bien 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 changements apportés aux hypothèses actuarielles. Les ajustements qui découlent des écarts actuariels sont amortis sur la durée moyenne prévue de versement des indemnités.

- Le coût des avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite est déterminé de façon actuarielle à l'aide des meilleures estimations de la direction du taux de participation future dans le régime de soins de santé aux retraités, du coût moyen de soins de santé par personne participante, des taux tendanciels du coût des soins de santé et de l'utilisation de ces soins, de la croissance des salaires et des taux de mortalité. Les ajustements qui découlent des écarts actuariels sont amortis sur la durée résiduelle moyenne estimative d'activité des salariés. La durée résiduelle moyenne estimative d'activité des participants actifs aux régimes d'avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite est de 12,5 ans (11 ans en 2009). Les ajustements qui résultent des modifications apportées au régime sont amortis sur la durée résiduelle moyenne estimative d'activité des participants jusqu'à la date à laquelle ils deviennent pleinement admissibles à recevoir les prestations.

### (G) COMPTABILISATION DES PRODUITS

La société comptabilise les produits quand il y a des preuves convaincantes de l'existence d'un accord, que la livraison a été effectuée, que le prix à payer par l'acheteur est déterminé ou déterminable et que le recouvrement de la vente est raisonnablement assuré. Les produits commerciaux, du supplément pour le carburant et d'affrètement sont comptabilisés lorsque les services de traversier sont fournis. Les clients de la société doivent payer à l'avance, au moment où ils font leur réservation. Les sommes reçues sont comptabilisées comme produits constatés d'avance et sont portées en résultat lorsque les services de traversier sont fournis.

Le produit d'intérêts est comptabilisé en fonction du temps écoulé.

### (H) CONVERSION DES DEVICES

Les actifs et les passifs monétaires libellés en devises sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de clôture. Les actifs et les passifs non monétaires ainsi que les produits et les charges sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de l'opération. Les engagements

et les éventualités libellés en devises sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de clôture. Tous les gains et pertes de change sont inclus dans le résultat net de l'exercice.

**(I) JUSTES VALEURS**

Les justes valeurs de l'obligation constituée pour indemnisation des accidents du travail, de l'obligation constituée pour avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite et de l'actif et du passif au titre des prestations constituées sont déterminées au moyen d'une évaluation actuarielle et selon la juste valeur des actifs du régime de retraite établie en fonction de la valeur de marché des actifs présentés dans les états financiers du fiduciaire, avec certains ajustements.

La juste valeur des liquidités soumises à restrictions conservées dans un compte de garantie bloqué en euros est déterminée d'après le taux de change de la Banque du Canada au 31 mars.

**(J) DÉPRÉCIATION DES ACTIFS À LONG TERME**

Les actifs à long terme sont soumis à un test de recouvrabilité lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Une perte de valeur est constatée quand la valeur comptable de ces actifs excède le total des flux de trésorerie non actualisés qui résulteront vraisemblablement de leur utilisation et de leur sortie éventuelle. La perte de valeur correspond au montant de l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa juste valeur.

**(K) ESTIMATIONS DE LA DIRECTION**

L'établissement des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés des actifs, des passifs, des produits et des charges ainsi que sur l'information fournie au sujet des passifs éventuels à la date des états financiers. Les estimations comptables critiques de la société portent notamment sur ce qui suit : l'actif au titre des prestations constituées, l'obligation constituée pour indemnisation des accidents du travail, l'obligation constituée pour avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite et les litiges. Les résultats réels pourraient différer grandement de ces estimations.

**3. ADOPTION DE NOUVELLES NORMES COMPTABLES**

**(A) ÉCARTS D'ACQUISITION ET ACTIFS INCORPORELS**

Le 1<sup>er</sup> avril 2009, la société a adopté les normes du chapitre 3064 du *Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA), Écarts d'acquisition et actifs incorporels*, qui remplace le chapitre 3062, *Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels*, et le chapitre 3450, *Frais de recherche et de développement*. Le nouveau chapitre établit des normes révisées de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels.

L'adoption de ces normes a entraîné le reclassement des logiciels de la société de la catégorie des navires, installations et matériel à la catégorie des actifs incorporels. Ce changement de méthode comptable a été apporté rétrospectivement, et l'information de l'exercice précédent (l'exercice terminé le 31 mars 2009) qui figure au bilan, à l'état des flux de trésorerie et dans les notes complémentaires, a été reclassée en conséquence. L'information de l'exercice précédent présentée à l'état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé n'a pas été touchée par le changement.

Les chiffres du bilan au 31 mars 2009 ont été modifiés comme suit :

	2009 - Établis antérieurement	2009 - Reclassés
Navires, installations et matériel	137 525 \$	136 123 \$
Actifs incorporels	– \$	1 402 \$

Les chiffres de l'état des flux de trésorerie de l'exercice terminé le 31 mars 2009 ont été modifiés comme suit :

	2009 - Établis antérieurement	2009 - Reclassés
Acquisition de navires, d'installations et de matériel	20 526 \$	19 946 \$
Acquisition d'actifs incorporels	– \$	580 \$

**(B) INFORMATIONS À FOURNIR SUR LES INSTRUMENTS FINANCIERS**

Avec prise d'effet le 31 mars 2010, la société a adopté les modifications apportées au chapitre 3862 du *Manuel de l'ICCA, Instruments financiers – informations à fournir*. Elle a ainsi présenté des informations additionnelles sur l'évaluation à la juste valeur des instruments financiers et amélioré ses communications sur le risque de liquidité. Les modifications établissent un cadre hiérarchique pour les informations à fournir, qui est fonction du niveau d'observabilité des prix utilisés pour les évaluations à la juste valeur.

La hiérarchie des évaluations à la juste valeur établit un ordre d'importance pour les données qui servent à réaliser ces évaluations. Elle comporte les niveaux suivants :

Niveau 1 - les évaluations qui reposent sur les prix cotés sur des marchés actifs pour des instruments financiers identiques.

Niveau 2 - les techniques d'évaluation qui se fondent sur des prix cotés sur des marchés inactifs pour des instruments semblables, sur des données observables autres que les prix cotés et sur des données déterminées à partir de données de marché observables ou corroborées par de telles données.

Niveau 3 - les techniques d'évaluation dont les données importantes ne sont pas toutes fondées sur des données de marché observables.



## NOTES COMPLÉMENTAIRES 31 mars (en milliers de dollars)

### (C) MODIFICATIONS COMPTABLES À VENIR

En décembre 2009, le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) a approuvé une modification de la *Préface des normes comptables pour le secteur public* qui entraîne l'élimination de la catégorie des « organismes publics de type commercial » et le reclassement de ces derniers comme « organismes sans but lucratif du secteur public » ou « autres organismes publics ».

La société faisait partie de la catégorie des « organismes publics de type commercial ». La direction a réévalué le classement de la société et conclu que cette dernière devrait être considérée comme

un « autre organisme public » et que les normes du *Manuel de comptabilité de l'ICCA pour le secteur public* répondraient aux besoins des utilisateurs des états financiers.

Le 1<sup>er</sup> avril 2011, la société adoptera les normes comptables pour le secteur public. Elle devra ainsi établir ses états financiers de l'exercice se terminant le 31 mars 2012 selon ces nouvelles normes, y compris les chiffres correspondants. La direction est à élaborer et à mettre en œuvre un plan pour la convergence avec les normes comptables pour le secteur public d'ici au 1<sup>er</sup> avril 2011.

### 4. SOMME À RECEVOIR DU (À PAYER AU) GOUVERNEMENT DU CANADA

Les crédits reçus du gouvernement du Canada ont été utilisés comme suit :

	2010	2009
Somme à recevoir du (à payer au) gouvernement du Canada au début de l'exercice	795 \$	(7 656) \$
Crédits parlementaires reçus au cours de l'exercice	(123 493)	(117 476)
Comptabilisés au cours de l'exercice :		
Exploitation	106 596	105 401
Navires, installations et matériel et actifs incorporels	14 868	20 526
Somme à recevoir du (à payer au) gouvernement du Canada à la fin de l'exercice	(1 234) \$	795 \$

### 5. STOCKS

	2010	2009
Stock de carburant	8 311 \$	9 561 \$
Pièces de rechange des navires – sur les navires	3 073	3 003
Pièces de rechange des navires – à terre	2 231	2 268
Stock de restauration	508	537
Total des stocks	14 123 \$	15 369 \$

Pour l'exercice terminé le 31 mars 2010, des stocks évalués à 34 631 \$ (41 879 \$ en 2009) ont été passés en charges et des stocks d'une valeur de 359 \$ (836 \$ en 2009) ont été dépréciés.

### 6. LIQUIDITÉS SOUMISES À RESTRICTIONS

Les liquidités soumises à restrictions sont des liquidités libellées en euros, auxquelles s'ajoute l'intérêt accumulé, détenues dans un compte de garantie bloqué dans une banque allemande pour un traversier chargé du transport de passagers et de marchandises, l'*Atlantic Vision*. L'accord d'affrètement signé en avril 2008 exigeait l'ouverture d'un compte de garantie bloqué comprenant une somme

équivalant à six mois de droits d'affrètement (6 201 euros, ou 8 537 \$ CAN, au 31 mars 2010, et 10 361 \$ CAN en 2009) jusqu'à la fin de l'accord en 2013. Si la société devait contrevenir à l'accord d'affrètement, cette somme serait remise aux propriétaires du traversier.

## 7. NAVIRES, INSTALLATIONS ET MATÉRIEL

	2010			2009		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Navires	381 211 \$	321 705 \$	59 506 \$	394 383 \$	319 044 \$	75 339 \$
Installations portuaires	88 059	44 066	43 993	86 114	41 807	44 307
Matériel	10 089	7 013	3 076	9 550	6 709	2 841
Travaux en cours	22 315	–	22 315	13 636	–	13 636
	<b>501 674 \$</b>	<b>372 784 \$</b>	<b>128 890 \$</b>	<b>503 683 \$</b>	<b>367 560 \$</b>	<b>136 123 \$</b>

La charge d'amortissement des navires, installations et matériel pour l'exercice terminé le 31 mars 2010 s'élevé à 17 773 \$ (16 632 \$ en 2009).

## 8. ACTIFS INCORPORELS

	2010			2009		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Logiciels	2 769 \$	1 984 \$	785 \$	2 830 \$	1 698 \$	1 132 \$
Travaux en cours	372	–	372	270	–	270
	<b>3 141 \$</b>	<b>1 984 \$</b>	<b>1 157 \$</b>	<b>3 100 \$</b>	<b>1 698 \$</b>	<b>1 402 \$</b>

Le 1<sup>er</sup> avril 2009, la société a adopté les normes du chapitre 3064 du *Manuel de l'ICCA, Écarts d'acquisition et actifs incorporels*, ce qui a entraîné le reclassement des logiciels, acquis de tiers, de la catégorie des navires, installations et matériel à la catégorie des actifs incorporels (note 3a)). Au 31 mars 2010, la société ne possédait aucun actif incorporel développé en interne (aucun en 2009). Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2010, la société a radié des actifs incorporels d'une valeur de 181 \$ (228 \$ en 2009) qui étaient totalement amortis.

Le montant total d'actifs incorporels amortissables qui ont été acquis au cours de l'exercice est de 223 \$ (580 \$ en 2009). Pour l'exercice terminé le 31 mars 2010, une charge d'amortissement de 468 \$ (406 \$ en 2009) a été comptabilisée pour ces actifs.

## 9. RÉGIMES DE RETRAITE

Les actuaire indépendants de la société évaluent aux fins comptables les obligations au titre des régimes de retraite et la juste valeur des actifs des régimes à la date de mesure

(au 31 décembre 2009 pour l'exercice terminé le 31 mars 2010 et au 31 décembre 2008 pour l'exercice terminé le 31 mars 2009). La date d'effet de la dernière évaluation actuarielle effectuée aux fins de la capitalisation est le 31 décembre 2008. La date d'effet de la prochaine évaluation actuarielle aux fins de la capitalisation, qui devrait être effectuée en 2010, est le 31 décembre 2009.

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 %.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES 31 mars (en milliers de dollars)

La situation financière des régimes de retraite de la société s'établit comme suit :

	2010		2009	
	Régime de retraite agréé	Régime de retraite complémentaire	Régime de retraite agréé	Régime de retraite complémentaire
Actifs du régime de retraite (juste valeur)	513 386 \$	– \$	464 044 \$	– \$
Obligations au titre du régime de retraite (valeur actuarielle)	481 319	1 617	421 778	1 481
Excédent (déficit)	32 067 \$	(1 617) \$	42 266 \$	(1 481) \$
Excédent (déficit) à la fin de l'exercice	32 067 \$	(1 617) \$	42 266 \$	(1 481) \$
Montants non amortis	32 251	316	6 290	169
Cotisations de l'employeur entre la date de mesure et le 31 mars	4 336	37	2 653	36
Actif (passif) au titre des prestations constituées	68 654 \$	(1 264) \$	51 209 \$	(1 276) \$
Cotisations de retraite – employeur	17 583 \$	149 \$	10 767 \$	138 \$
Cotisations de retraite – salariés	3 500 \$	– \$	3 045 \$	– \$
Coût du régime de retraite	138 \$	137 \$	8 051 \$	143 \$
Prestations versées	30 959 \$	148 \$	30 185 \$	135 \$
Détermination du coût du régime de retraite de l'exercice :				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	3 709 \$	7 \$	5 972 \$	20 \$
Intérêts sur les obligations au titre du régime de retraite	30 289	107	27 570	92
Rendement des actifs du régime	(32 677)	–	(32 139)	–
Amortissement du coût des services passés	2 367	9	2 367	9
Amortissement de la perte actuarielle nette	(3 550)	14	4 281	22
Coût du régime de retraite	<b>138 \$</b>	<b>137 \$</b>	<b>8 051 \$</b>	<b>143 \$</b>

Les cotisations de l'employeur aux régimes sont effectuées conformément aux évaluations actuarielles aux fins de la capitalisation. La société a informé le Bureau du surintendant des institutions financières qu'elle appliquera, à compter de 2008, les dispositions de la partie 3 du *Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées*, en vertu de laquelle le déficit de solvabilité peut être amorti sur dix ans au moyen de lettres de crédit émises par une institution financière, d'un montant établi en conformité avec le *Règlement*. La société a également informé le Bureau du surintendant des institutions financières qu'elle procéderait à une capitalisation sur dix ans pour l'année 2009 des régimes, selon le *Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées (2009)*, et que la partie 3 de ce *Règlement* serait appliquée en 2010, permettant ainsi de poursuivre la capitalisation sur dix ans pour ce qui est du déficit

de solvabilité survenu en 2008, au moyen d'une lettre de crédit émise par une institution financière, d'un montant établi en conformité avec le *Règlement*.

Les actifs du régime de retraite agréé sont placés dans des titres de créance et des actions. Au 31 décembre 2009, soit la date de mesure pour les états financiers de l'exercice terminé le 31 mars 2010, les actifs du régime étaient composés de 57 % de titres de créance et de 43 % d'actions (68 % et 32 % respectivement en 2009).

Hypothèses moyennes pondérées

	2010	2009
Obligations au titre des régimes de retraite		
Taux d'actualisation	6,4 %	7,4 %
Taux de croissance de la rémunération	4,0 %	3,0 % + échelle de mérite
Coût des régimes de retraite		
Taux d'actualisation	7,4 %	5,5 %
Taux de rendement prévu à long terme des actifs des régimes	6,25 %	6,25 %
Taux de croissance de la rémunération	3,0 % + échelle de mérite	3,0 % + échelle de mérite

**10. OBLIGATION CONSTITUÉE POUR AVANTAGES SOCIAUX FUTURS COMPLÉMENTAIRES AUTRES QUE CEUX DE RETRAITE**

La société fournit une assurance-vie et une assurance pour soins de santé aux retraités. La valeur actualisée de ce régime sans capitalisation d'avantages pour retraités actuels et futurs est déterminée par un actuair en fonction des hypothèses de la direction. La société a obtenu une évaluation actuarielle en date du 1<sup>er</sup> janvier 2008, qui a été projetée à la date de mesure du 31 décembre 2009 (au 31 décembre 2008 en 2009).

L'état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé comporte une charge de 1 050 \$ (1 612 \$ en 2009) pour le coût des avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite de l'exercice et pour les changements apportés aux estimations de la direction.

Au 31 mars, l'obligation constituée de la société relativement au coût et aux obligations liés aux avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite s'établit comme suit :

	2010	2009
Obligation constituée pour avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite	23 263 \$	22 632 \$
Moins : tranche à court terme	441	406
Tranche à long terme	22 822 \$	22 226 \$
Coût des avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite	1 050 \$	1 612 \$
Prestations versées au titre des avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite	419 \$	478 \$
Détermination du coût des avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite de l'exercice :		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	392 \$	593 \$
Intérêts	1 199	1 128
Amortissement (du gain actuariel net) de la perte actuarielle nette	(422)	10
Modifications du régime	(119)	(119)
Coût des avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite	1 050 \$	1 612 \$

## NOTES COMPLÉMENTAIRES 31 mars (en milliers de dollars)

### Hypothèses moyennes pondérées

	2010	2009
Obligations au titre des avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite		
Taux d'actualisation	6,4 %	7,4 %
Taux de croissance de la rémunération	4,0 %	3,0 % + échelle de mérite
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	7,6 %	8,5 %
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,5 %	4,9 %
Exercice où l'on prévoit atteindre le taux cible	2030	2016
Coût des avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite		
Taux d'actualisation	7,4 %	5,5 %
Taux de croissance de la rémunération	3,0 % + échelle de mérite	3,0 % + échelle de mérite
Taux tendanciel moyen pondéré initial du coût des soins de santé	8,5 %	9,2 %
Taux tendanciel moyen pondéré cible du coût des soins de santé	4,9 %	4,9 %
Exercice où l'on prévoit atteindre le taux cible	2016	2016

Les taux tendanciels présumés du coût des soins de santé ont un effet important sur les montants déclarés pour les régimes de soins de santé. Une variation d'un point de pourcentage des taux tendanciels présumés du coût des soins de santé aurait les répercussions suivantes pour 2010 :

	Augmentation	Diminution
Coût total des services rendus au cours de l'exercice et des intérêts	286 \$	(225) \$
Obligation constituée pour avantages sociaux futurs complémentaires autres que ceux de retraite	3 126 \$	(2 507) \$

## 11. OBLIGATION CONSTITUÉE POUR INDEMNISATION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

L'obligation constituée pour indemnisation des accidents du travail de la société représente le passif non capitalisé pour le coût des prestations 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 la Workers' Compensation Commission de l'Île-du-Prince-Édouard, pour les accidents du travail des salariés actuels et des anciens salariés.

Le passif déterminé de façon 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 tels que l'indemnisation temporaire, les frais pour soins de santé,

les coûts de réadaptation ainsi que les frais d'administration chargés par les diverses commissions provinciales. 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 globales de demandes d'indemnisation pour les incidents survenus. La société a obtenu une évaluation actuarielle en date du 1<sup>er</sup> janvier 2009, qui a été projetée à la date de mesure du 31 décembre 2009 (au 31 décembre 2008 en 2009). La date d'effet de la prochaine évaluation actuarielle, qui devrait être effectuée en 2012, est le 31 décembre 2011.

L'état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé comprend une charge de 1 268 \$ (1 380 \$ en 2009) qui représente le coût des accidents survenus au cours de l'exercice, les intérêts imputés à l'obligation au titre de l'indemnisation des accidents du travail, les frais d'administration et l'amortissement des écarts actuariels.

## NOTES COMPLÉMENTAIRES 31 mars (en milliers de dollars)

Au 31 mars, le coût et les obligations de la société, selon le régime auto-assuré, pour l'indemnisation des accidents du travail s'établissent comme suit :

	2010	2009
Obligation constituée pour indemnisation des accidents du travail (valeur actuarielle)	9 108 \$	9 315 \$
Moins : tranche à court terme	1 964	1 386
Tranche à long terme	7 144 \$	7 929 \$
Coût de l'indemnisation des accidents du travail	1 268 \$	1 380 \$
Indemnités pour accidents du travail	1 475 \$	1 779 \$
Détermination du coût de l'indemnisation des accidents du travail de l'exercice :		
Coût des services rendus au cours de l'exercice	370 \$	358 \$
Intérêts	741	675
Amortissement de la perte actuarielle nette	157	347
Coût de l'indemnisation des accidents du travail	1 268 \$	1 380 \$
Hypothèses moyennes pondérées		
Obligations au titre de l'indemnisation des accidents du travail		
Taux d'actualisation	6,4 %	7,4 %
Taux de croissance moyen de la rémunération dans l'industrie	3,5 %	3,0 %
Coût de l'indemnisation des accidents du travail		
Taux d'actualisation	7,4 %	5,5 %
Taux de croissance moyen de la rémunération dans l'industrie	3,0 %	3,0 %
Augmentation du coût des soins de santé	5,0 %	5,0 %

Pour l'exercice terminé le 31 mars 2010, la société a payé à la Commission d'indemnisation des accidents du travail de la Nouvelle-Écosse des primes de 358 \$ (391 \$ en 2009), qui sont incluses dans les salaires et avantages sociaux présentés à l'état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé. Ces primes représentent le coût de l'indemnisation des accidents du travail pour les salariés de la Nouvelle-Écosse, compte tenu que, dans cette province, la société fonctionne selon un régime d'assurance auquel elle cotise depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2003.

### 12. FACILITÉ DE CRÉDIT D'EXPLOITATION

La société dispose d'une facilité de crédit d'exploitation de 33 348 \$ (35 772 \$ en 2009) dont le taux d'intérêt ne dépasse pas le taux préférentiel. Aucun montant n'avait été tiré sur la facilité de crédit au 31 mars 2010 (aucun en 2009). La société a accès à cette facilité de crédit selon ses besoins, et la facilité est renouvelable tous les ans sous réserve de l'approbation du ministre des Finances du Canada.

### 13. CAPITAL

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Au 31 mars 2010, 517 061 actions (517 061 actions en 2009) à 0,50 \$ l'unité (0,50 \$ l'unité en 2009) avaient été émises et étaient entièrement libérées.

Le capital de la société est constitué de ses capitaux propres, qui comprennent son capital-actions, duquel est déduit le déficit accumulé. Les capitaux propres sont représentés par les actifs nets. L'objectif de la société est de gérer son capital de manière à disposer de suffisamment de capitaux pour s'acquitter de ses obligations à court et à long terme envers les fournisseurs et les salariés afin de pouvoir continuer à offrir des services de traversier. La société gère ses capitaux propres en exerçant une gestion prudente de ses produits, de ses charges, de ses actifs, de ses passifs et de ses opérations financières en général, de manière à obtenir l'assurance qu'elle atteint avec efficacité ses objectifs et ses buts tout en assurant la continuité de son exploitation. La société n'est pas soumise, en vertu de règles extérieures, à des exigences concernant son capital. Depuis le dernier exercice, il n'y a eu aucun changement dans la définition du capital de la société, ni dans ses objectifs, politiques et processus de gestion du capital.

## 14. INSTRUMENTS FINANCIERS

### (A) CLASSEMENT DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de la Société sont classés comme suit :

	2010		2009	
	Valeur comptable		Valeur comptable	
	DFT	P et C	DFT	P et C
<b>Actifs financiers</b>				
Encaisse	2 517 \$	– \$	488 \$	– \$
Créances	– \$	9 505 \$	– \$	10 361 \$
Somme à recevoir du gouvernement du Canada	– \$	– \$	– \$	795 \$
Instruments financiers dérivés	156 \$	– \$	– \$	– \$
Liquidités soumises à restrictions	8 537 \$	– \$	10 396 \$	– \$
	DFT	APF	DFT	APF
<b>Passifs financiers</b>				
Créditeurs et charges à payer	– \$	18 830 \$	– \$	18 097 \$
Somme à payer au gouvernement du Canada	– \$	1 234 \$	– \$	– \$
Instruments financiers dérivés	1 865 \$	– \$	– \$	– \$

DFT - Détenus à des fins de transaction P et C - Prêts et créances APF - Autres passifs financiers

### (B) JUSTE VALEUR

La juste valeur estimative des instruments financiers comptabilisés qui ne sont pas des instruments financiers détenus à des fins de transaction se rapproche de la valeur comptable de ces instruments en raison de leur nature à court terme.

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

sont subjectives, car elles reposent sur des incertitudes et d'importants jugements posés.

Les actifs financiers et les passifs financiers de la société au 31 mars 2010, évalués à la juste valeur à intervalles périodiques, sont présentés dans le tableau suivant :

	2010			
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Encaisse et liquidités soumises à restrictions	11 054 \$	– \$	– \$	11 054 \$
Instruments financiers dérivés – Actifs	156 \$	– \$	– \$	156 \$
Instruments financiers dérivés – Passifs	1 865 \$	– \$	– \$	1 865 \$

## NOTES COMPLÉMENTAIRES 31 mars (en milliers de dollars)

### (C) INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Les instruments financiers dérivés utilisés par la société sont notamment des swaps, qui concernent habituellement une marchandise, ou encore des swaps liés aux tarifs, dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des fluctuations du prix de la marchandise (mazout n° 2 et mazout lourd n° 6 à 1 %) ou de l'indice du marché, ce qui permet de fixer le prix que les parties 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 euros à une date ultérieure et à un taux spécifié, relativement aux paiements de location pour l'*Atlantic Vision*.

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

	2010				2009
	Période (note 1)	Prix fixe par unité (note 2)	Quantité nominale de référence (note 3)	Juste valeur	Juste valeur
Swap – Pétrole brut – mazout n° 2	2010	2,05 - 2,35	1 722	100 \$	– \$
Swap – Pétrole brut – mazout n° 2	2011	2,30 - 2,321	168	10 \$	– \$
Swap – Pétrole brut – mazout lourd n° 6 à 1 %	2010	74,00 - 78,00	40	46 \$	– \$
			<b>1 930</b>	<b>156 \$</b>	<b>– \$</b>

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 %.

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

	2010				2009
	Période (note 1)	Prix fixe par unité (note 2)	Quantité nominale de référence (note 3)	Juste valeur	Juste valeur
Swap – Pétrole brut – mazout n° 2	2010	2,231 - 2,375	1 302	(30) \$	– \$
Swap – Pétrole brut – mazout lourd n° 6 à 1 %	2010	74,95 - 82,40	47	(58) \$	– \$
Swap – Pétrole brut – mazout lourd n° 6 à 1 %	2011	79,65 - 81,75	8	(2) \$	– \$
			<b>1 357</b>	<b>(90) \$</b>	<b>– \$</b>

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 %.



	2010			2009	
	Période (note 1)	Taux de change à terme \$ CAN/euro	Montant nominal de référence (en euros)	Juste valeur	Juste valeur
Contrats de change à terme	2011	1,4096 - 1,5870	12 403	(1 775) \$	– \$

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

La juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée en utilisant le montant du gain ou de la perte non réalisé, qui est établi en fonction du prix du marché au 31 mars 2010. Le résultat ainsi obtenu représente généralement le montant estimatif que la société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date de clôture. La banque à charte canadienne qui agit à titre de contrepartie des opérations fournit à la société la juste valeur des instruments financiers dérivés.

## 15. GESTION DES RISQUES FINANCIERS

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 recueillir les fonds nécessaires pour honorer ses engagements liés aux instruments financiers.

La présente note fournit de l'information sur l'exposition de la société aux risques mentionnés précédemment ainsi que les objectifs, politiques et processus de la société en matière d'évaluation et de gestion de chacun de ces risques. D'autres données quantitatives sont fournies tout au long des états 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, et de veiller à leur application.

Les politiques de gestion des risques de la société servent à recenser 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 normes et à ses procédures de formation et de gestion, 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 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.

### (A) RISQUE DE CRÉDIT

La valeur comptable cumulée de l'encaisse, des créances et des liquidités soumises à restrictions représente l'exposition maximale au risque de crédit. La valeur comptable des créances de la société était de 9 505 \$ au 31 mars 2010 (10 361 \$ en 2009). Les créances sont enregistrées dans le cours normal des activités et sont exigibles sur demande. La société fournit des services à un grand nombre de clients. Toutefois, cinq clients représentent 56 % des créances clients (cinq clients représentaient 44 % des créances clients en 2009). Selon la société, aucun risque de crédit important n'est lié aux créances. Au 31 mars 2010, environ 9 % (9 % en 2009) des créances clients étaient exigibles depuis plus de 60 jours, alors que 91 % (91 % en 2009) des créances clients étaient des créances à court terme ou exigibles depuis moins de 60 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 436 \$ au 31 mars 2010 (379 \$ en 2009).

## NOTES COMPLÉMENTAIRES 31 mars (en milliers de dollars)

Voici le détail des créances clients de la société au 31 mars :

	2010	2009
À court terme	3 237 \$	2 922 \$
Exigibles depuis un à 30 jours	2 014	969
Exigibles depuis 31 à 120 jours	159	234
Exigibles depuis 121 jours et plus	337	145
	5 747	4 270
Moins : Provision pour créances douteuses	(436)	(379)
Montant net des créances clients	5 311 \$	3 891 \$

L'encaisse autre que les liquidités soumises à restrictions est déposée dans une banque à charte canadienne. Les liquidités soumises à restrictions sont conservées 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'accord d'affrètement. Comme le propriétaire du traversier est soumis à des instruments de garantie, il a été forcé de déposer l'argent à cette banque. Au 31 mars 2010, la cote de crédit attribuée à la banque allemande par Standard & Poor's était BBB+/négatif/A-2.

Les instruments financiers dérivés de la société sont détenus dans une banque à charte canadienne. La société juge qu'elle est exposée à un risque de crédit minimal lié au non-respect des obligations, puisque la solvabilité de la partie contractante est considérée comme étant élevée.

### (B) RISQUE DE MARCHÉ

#### (I) 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) avec des intermédiaires financiers. La société applique une politique de couverture du carburant, qui vise à régulariser les écarts budgétaires concernant le carburant, les budgets établis pour le carburant d'un exercice à l'autre et le supplément pour le carburant chargé aux clients. Une variation de l'ordre de 5 % du prix du carburant des navires n'aurait pas une incidence significative sur les états financiers. Ce type de fluctuation est géré en réalisant des activités de couverture du carburant et en imposant un supplément pour le carburant aux clients.

#### (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 bancaire 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.

#### (III) RISQUE DE CHANGE

Le risque de change découle des variations des cours des monnaies étrangères. La société utilise les dérivés (contrats de change à terme) pour gérer ce risque. La société fait des paiements de location mensuels de 1 034 euros dans le cadre de l'accord d'affrètement pour un traversier chargé du transport de passagers et de marchandises, l'*Atlantic Vision*. Aux fins de planification et de financement, la société utilise un taux de change de 1,60, qui donne un risque annualisé de +/-138 \$ pour chaque 0,01 \$ de variation du taux de change. Pour réduire ce risque, la société achète des contrats de change à terme au montant des paiements de location mensuels lorsque le taux peut être garanti plus ou moins au taux de change prévu.

#### (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 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 désastres naturels. 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 une aide financière publique sur une base mensuelle.

La valeur comptable des créateurs et charges à payer et des instruments financiers dérivés représente l'exposition maximale de la société au risque de liquidité. Les créateurs de la société avaient une valeur comptable de 8 275 \$ au 31 mars 2010 (10 883 \$ en 2009) et ils sont tous

exigibles dans un délai de 60 jours. Les charges à payer de la société avaient une valeur comptable de 10 555 \$ au 31 mars 2010 (7 214 \$ en 2009).

## 16. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La société est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. La société transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités, selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non liées. Au cours de l'exercice, la société a engagé des charges de 1 167 \$ (1 644 \$ en 2009) avec d'autres sociétés d'État et avec des ministères et des organismes fédéraux. En outre, le gouvernement du Canada finance la société, comme le décrivent les notes 2b) et 4.

## 17. ENGAGEMENTS ET GARANTIES

(A) Le montant total requis pour terminer les travaux en cours au 31 mars 2010 est de 5 471 \$ (3 915 \$ en 2009).

(B) La société loue certaines installations et du matériel, et elle a signé un accord d'affrètement de cinq ans pour un traversier chargé du transport de passagers et de marchandises, l'*Atlantic Vision*. Les loyers annuels minimaux s'établissent comme suit :

	Affrètement	Autre loyers	Total
2010-2011	21 050	\$ 202	\$ 21 252
2011-2012	21 050	196	21 246
2012-2013	21 050	188	21 238
2013-2014	12 279	185	12 464
	<b>75 429</b>	<b>\$ 771</b>	<b>\$ 76 200</b>

(C) La banque de la société a émis une lettre de crédit irrévocable sur la facilité de crédit d'exploitation de la société en faveur de la Commission de la santé, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents au travail du Nouveau-Brunswick, en garantie du paiement de dettes futures s'élevant à 4 200 \$ (4 200 \$ en 2009) pour une période indéterminée.

(D) La banque de la société a émis des lettres de crédit irrévocables sur la facilité de crédit d'exploitation de la société en faveur de RBC Dexia Investor Services Trust, aux fins d'une fiducie pour le régime de retraite des salariés de Marine Atlantique S.C.C. Ces lettres de crédit totalisent 29 148 \$ (14 950 \$ en 2009) et viennent à expiration le 31 décembre 2010. Elles visent à répondre aux exigences relatives à la capitalisation sur dix ans qui sont établies dans le *Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées* (pour un montant de 18 746 \$ (14 950 \$ en 2009)) et dans le *Règlement sur l'allègement de la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes à prestations déterminées* (2009) (pour un montant de 10 402 \$ (aucun montant en 2009)).

## 18. ÉVENTUALITÉS

(A) Dans le cours normal de ses activités, la société est requérante, défenderesse ou autre partie à des réclamations et à des poursuites non réglées. Elle fait l'objet de réclamations estimées à 805 \$ (1 729 \$ en 2009). La direction a comptabilisé un montant estimatif de passif pour ces réclamations.

(B) En 2005, une décision de la Cour canadienne de l'impôt a créé un précédent pour les exploitants de traversiers qui appliquent la méthode indirecte pour déterminer leur crédit de taxe sur les intrants relativement à la taxe de vente harmonisée (TVH). Par suite de cette décision, la société a modifié sa façon de calculer les crédits de taxe sur les intrants.

En mars 2010, l'Agence du revenu du Canada a émis un avis de cotisation à la suite de l'audit des déclarations de TVH de la société pour la période du 1er janvier 2006 au 31 mars 2008. La société s'est vu imposer une cotisation de 1 548 \$ incluant les pénalités et les intérêts. La société en a appelé de l'avis de cotisation et remboursé le solde impayé sans préjudice pour l'appel.

La société estime qu'une nouvelle cotisation qui pourrait être établie par l'ARC pour la période subséquente du 1<sup>er</sup> avril 2008 au 31 mars 2010, selon la même méthode que pour la cotisation se rapportant à la période du 1<sup>er</sup> janvier 2006 au 31 mars 2008, s'élèverait possiblement à environ 1 400 \$, sans compter les pénalités et les intérêts. La société a comptabilisé une somme de 1 400 \$ dans les créditeurs et charges à payer, au bilan, ainsi qu'un montant correspondant à titre d'autres charges, à l'état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé. La société prévoit payer ce montant pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2008 au 31 mars 2010, puis porter en appel toute cotisation ultérieure par l'ARC.

(C) La société s'auto-assure contre les pertes possibles liées à ses docks.

## 19. CHIFFRES CORRESPONDANTS

Certains chiffres correspondants ont été reclassés pour les rendre conformes à la présentation adoptée pour 2010.

## 20. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR

Le 17 mai 2010, la société a conclu des accords d'affrètement d'une durée de cinq ans pour deux traversiers chargés du transport de passagers et de marchandises, sous réserve de l'approbation du financement par le gouvernement du Canada et de l'approbation définitive par le Conseil d'administration. On s'attend à ce que les navires soient mis en service au cours du printemps de 2011. Ils fourniront la capacité additionnelle requise en matière de transport de passagers et de véhicules et devraient remplacer les navires *Joseph and Clara Smallwood* et *Caribou*. Il en coûtera environ 161 000 \$ à la société pour ces accords d'affrètement pendant la période de cinq ans. Le 17 juin 2010, le Conseil du Trésor a approuvé le Plan d'entreprise 2010-2011 à 2014-2015 de la société, y compris la stratégie de renouvellement de sa flotte et de ses installations côtières et les besoins financiers connexes. Le 17 juin 2010, le Conseil d'administration a approuvé définitivement les accords d'affrètement.