



Société de transport d'Owen Sound
Rapport annuel 2022-2023



Table des matières

Notre mandat	3
À propos de l'OSTC	3
Gouvernance organisationnelle.....	4
Conseil d'administration	5
Directeur général	5
Préambule.....	5
Aperçu des opérations – Principales réalisations et rendement opérationnel	5
Service de traversier entre Tobermory et l'île Manitoulin – Chi-Cheemaun.....	6
Sécurité et environnement	6
Santé et sécurité au travail	7
Moosonee/île Moose Factory – Achalandage et rendement opérationnel du traversier Niska I.....	7
Aperçu des opérations – Aperçu financier	8
OSTC – Toutes les opérations	8
Tobermory - île Manitoulin – Chi-Cheemaun – Recettes et dépenses d'exploitation.....	9
Principales dépenses en immobilisations	11
Service de traversier entre Tobermory et l'île Manitoulin	11
Service de traversier entre Moosonee et l'île Moose Factory.....	11
Navires	11
Responsabilité de la direction.....	11

La Société de transport d'Owen Sound est Un organisme du gouvernement de l'Ontario. Ses services sont financés par le gouvernement provincial par le biais d'un accord de contribution avec le ministère des Transports.

Personne-ressource :

Société de transport d'Owen Sound

717875, route 6, Owen Sound (Ontario) N4K 5N7

Téléphone : 519-376-8740

Télécopieur : 519-376-6384

www.ontarioferries.com

Notre mandat

La Société de transport d'Owen Sound (Owen Sound Transportation Company Limited – OSTC) contribue à l'offre de services de transport par traversier sûrs, efficaces et fiables en Ontario en exploitant des services saisonniers de transport par traversier de véhicules et de passagers entre Tobermory et South Baymouth, île Manitoulin; Leamington et Kingsville vers l'île Pelée et Sandusky, en Ohio; et Moosonee vers l'île Moose Factory. Elle contribue au développement économique des régions en soutenant la création d'un climat d'affaires positif, en assurant un accès au secteur agricole clé, en fournissant des services essentiels aux résidents de l'île et en renforçant et favorisant le secteur du tourisme par le biais de partenariats avec les communautés locales et les intervenants régionaux.

À propos de l'OSTC

L'OSTC a été créée le 10 mars 1921 en vertu de la *Loi sur les sociétés par actions de l'Ontario* en tant qu'entreprise du secteur privé qui, depuis les années de guerre, recevait des subventions fédérales et provinciales. En 1973, la province de l'Ontario est devenue l'unique actionnaire de la société et, de 1973 à 2002, l'OSTC a été exploitée par la Commission de transport Ontario Northland (CTON) aux termes de la *Loi sur la Commission de transport Ontario Northland*.

Le 1^{er} avril 2002, l'OSTC a été séparée de la CTON et établie à titre d'entreprise opérationnelle de la province de l'Ontario sous la direction du ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines, son bureau d'administration se trouvant à Owen Sound. La supervision de l'OSTC a été transférée au ministère des Transports (MTO) en 2019. L'OSTC fait partie intégrante du système de tourisme et de transport de l'Ontario. Au cours de l'année 2022-2023, l'OSTC était responsable de l'exploitation de cinq (5) navires, de sept (7) installations terminales et de quais desservant quatre (4) trajets de traversier, ainsi que de la supervision d'un service contractuel et saisonnier de transport aérien entre l'île Pelée et l'aéroport de Windsor.

L'OSTC possède et exploite le traversier MS Chi-Cheemaun, qui fournit un service saisonnier à un public essentiellement touristique entre l'île Manitoulin et la péninsule Bruce sur le lac Huron, et le MV Niska I, un navire de type « péniche de débarquement » qui offre des services essentiels de transport de véhicules, de marchandises et de passagers entre Moosonee et l'île Moose Factory sur la rivière Moose, à l'embouchure de la baie James.

Depuis 1992, l'OSTC travaille en vertu d'un contrat avec le ministère des Transports pour la gestion et l'exploitation du Service de transport de l'île Pelée. Trois (3) navires, soit le MV Pelee Islander II, le MV Pelee Islander et le MV Jiimaan (actuellement hors service), assurent des services de traversier essentiels sur le lac Érié entre les ports ontariens de Kingsville et Leamington et l'île Pelée, de la fin mars au début décembre, ainsi qu'un service estival entre l'île Pelée et Sandusky, en Ohio. L'OSTC a conclu un contrat avec un exploitant aérien autorisé pour assurer un service aérien hivernal essentiel entre l'île Pelée et Windsor, en Ontario, lorsque le traversier n'est pas en service, du début décembre à la fin mars.

Pendant la haute saison, l'OSTC compte 25 employés de direction à temps plein et saisonniers, 18 officiers de marine non syndiqués, 18 officiers de marine syndiqués, 26 employés saisonniers non syndiqués et

105 employés saisonniers syndiqués. Les employés de marine non syndiqués et non officiers du Chi-Cheemaun sont membres du Syndicat international des marins canadiens et sont visés par des conventions collectives en vigueur jusqu'au 31 décembre 2023. Les employés du Service de transport de l'île Pelée sont représentés par UNIFOR et visés par des conventions collectives en vigueur jusqu'au 31 décembre 2025.

Attirer et maintenir en poste du personnel compétent et qualifié pour les opérations des navires et les postes à terre est demeuré un défi pour l'OSTC tout au long de 2022-2023, car la société est en concurrence avec des sociétés de transport maritime privées. L'OSTC continue de travailler avec la province pour résoudre les problèmes de dotation et de salaires afin de s'assurer qu'il y a suffisamment de personnel disponible pour poursuivre les opérations.

L'OSTC fait appel aux services de Complex RE Limited Partnership, propriété à part entière de la Première Nation crie de la Moose, pour la mise à disposition de l'équipage du Niska I et l'exploitation quotidienne de ce navire entre Moosonee et l'île Moose Factory, de juin à la fin octobre.

Navires et itinéraires des services de traversier

Navire	Taille	Capacité	Itinéraire	Saison	Durée de la traversée
Chi-Cheemaun	106 m	638 passagers/140 véhicules	Tobermory - South Baymouth	Mai à Octobre	120 minutes
Niska 1	27 m	47 passagers/6 véhicules	Moosonee - île Moose Factory	Juin à octobre	20 minutes
Pelee Islander II	62 m	388 passagers/35 véhicules	Kingsville/Leamington - île Pelée	Mai à novembre	90 minutes
Pelee Islander	42 m	196 passagers/10 véhicules	Kingsville/Leamington - île Pelée	Avril à décembre	90 minutes
Pelee Islander	42 m	196 passagers/10 véhicules	Île Pelée - Sandusky, Ohio	Mai à septembre	90 minutes
Jiimaan	61 m	385 passagers/35 véhicules	En cours d'examen en vue d'une interruption du service	S.O.	S.O.

Gouvernance organisationnelle

En vertu d'une déclaration d'unique actionnaire aux termes de la *Loi sur les sociétés par actions*, L.R.O. 1990, chapitre B.16, le ministre des Transports de l'Ontario exerce un contrôle sur les directeurs qui sont responsables de l'administration des affaires de l'OSTC.

Le conseil d'administration a la responsabilité fiduciaire de s'acquitter de ses fonctions avec honnêteté et bonne foi, dans l'intérêt de la société et conformément aux principes de gestion et aux lignes directrices du gouvernement de l'Ontario. Ces principes comprennent le comportement éthique, la responsabilité, l'excellence de la gestion, l'utilisation judicieuse des fonds publics, l'offre de services de grande qualité au public et l'équité sur le marché.

Le conseil d'administration fixe les normes de conduite de la société et veille à la sécurité de ses activités, en supervisant la conduite des affaires par l'intermédiaire du président et chef de la direction, auquel il

délègue la responsabilité de la direction et de la gestion de la société. Au cours de l'année, le conseil d'administration de l'OSTC n'a reçu aucune rémunération. Les membres peuvent bénéficier d'un remboursement de certaines dépenses.

Au cours de l'exercice 2022-2023, le conseil d'administration était composé des membres suivants :

Conseil d'administration

Président – poste vacant

Dr Benson Lau, directeur (Toronto)
Du 16 juillet 2021 au 15 juillet 2024

M. Larry Miller, vice-président (Georgian Bluffs)
Du 5 avril 2022 au 4 avril 2025

M. Brook Dyson, directeur (Collingwood)
Du 5 avril 2022 au 4 avril 2025

M. Jim Hepple, directeur (Meaford)
Du 16 juillet 2021 au 15 juillet 2024

M. Richard Stivrins, directeur (North Bay)
Du 5 avril 2022 au 4 avril 2025

Directeur général

M. Carl Kuhnke, président et chef de la direction
Du 12 décembre 2022 au 11 décembre 2023

Préambule

L'exercice 2022-2023 a été une période difficile pour la société; en effet, des changements sont survenus et des postes étaient vacants, tant à l'échelon du conseil d'administration qu'à celui de la haute direction. Le présent rapport annuel a été compilé à partir des renseignements disponibles, mais n'est pas conforme à toutes les exigences de la Directive concernant les organismes et les nominations, y compris la référence aux priorités de la lettre d'orientation annuelle. La société a travaillé directement avec le ministère pour donner suite aux principales priorités du gouvernement et a mené des activités de gestion des risques tout au long de l'exercice 2022-2023. De plus amples renseignements sont disponibles sur demande.

Aperçu des opérations – Principales réalisations et rendement opérationnel

L'OSTC fixe des objectifs opérationnels à court et à long terme dans ses plans d'activités pluriannuels et apporte des ajustements annuels à ces objectifs en fonction de l'expérience réelle. Les objectifs en matière de recettes sont fondés sur l'achalandage prévu des traversiers. Les objectifs en matière de dépenses sont fondés sur les coûts quotidiens du transport de passagers et de véhicules (principalement la main-d'œuvre, le carburant et les produits consommables non renouvelables) ainsi que de l'entretien de la machinerie et de l'équipement et des sondages. Les objectifs en matière de dépenses prévoient également un entretien préventif proactif, car les navires Chi-Cheemaun et Niska 1 sont les seuls à fournir des services de traversiers dans leurs zones d'exploitation. L'OSTC n'a pas accès à des traversiers de rechange si Chi-Cheemaun ou Niska 1 devaient être mis hors service pour une réparation mécanique pendant leurs saisons d'exploitation. C'est pourquoi les navires sont munis de systèmes de propulsion et

d'équipement mécanique redondants afin de pouvoir fonctionner si des réparations mécaniques sont nécessaires, dans la mesure du possible.

L'OSTC assure également le Service de transport de l'île Pelée (Pelee Island Transportation Service [PITS]) en vertu d'une entente conclue avec le MTO. Ce service essentiel est assuré par les navires Pelee Islander et Pelee Islander II, qui relie Leamington et Kingsville à l'île Pelée, et à celui-ci s'ajoute un service estival assuré par le Pelee Islander entre l'île Pelée et Sandusky (Ohio). Pendant les mois d'hiver, lorsque le traversier n'est pas en service, un service de transport aérien contractuel est offert entre l'île Pelée et l'aéroport de Windsor.

Service de traversier entre Tobermory et l'île Manitoulin – Chi-Cheemaun

Le service de traversier de l'île Manitoulin a commencé le vendredi 6 mai 2022 et s'est terminé comme prévu le dimanche 16 octobre 2022. Au début, des mesures et contrôles relatifs à la pandémie étaient en place, mais le service a représenté la première occasion pour les passagers de reprendre leurs habitudes de transport et activités de tourisme normales. Bien que le nombre de véhicules et de passagers ait augmenté de manière significative par rapport à l'année précédente, les ventes d'aliments et de boissons et les ventes au détail sont restées bien inférieures à ce qu'elles étaient avant la pandémie.

MS Chi-Cheemaun – Trafic de véhicules et de passagers, 2018 à 2022

Véhicules	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Total annuel	Variation en %	Nombre de voyages
2022	5 124	8 883	15 025	14 037	10 773	4 264	58 106	21,19 %	804
2021	0	6 372	13 228	13 434	9 976	4 936	47 946	14,96 %	726
2020	0	4 407	12 415	14 049	7 331	3 505	41 707	-48,43 %	748
2019	6 822	11 997	20 581	23 415	12 218	5 841	80 874	2,19 %	1 016
2018	6 823	12 236	21 328	22 708	11 715	4 334	79 144	-2,03 %	996
Passagers	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Total annuel	Variation en %	Nombre de voyages
2022	11 721	21 050	44 664	42 076	25 857	10 539	155 907	28,70 %	804
2021	0	14 903	34 689	35 979	23 181	12 389	121 141	29,83 %	726
2020	0	8 727	29 249	34 771	13 803	6 757	93 307	-53,87 %	748
2019	13 931	27 158	55 748	66 268	26 306	12 877	202 288	1,20 %	1 016
2018	13 931	26 953	58 119	64 974	26 554	9 365	199 896	-3,30 %	996

Les volumes de véhicules et de passagers ont augmenté de 21 % et 29 %, respectivement, en raison du retour à une saison complète, avec une augmentation des voyages de 11 %. Certaines restrictions relatives à la COVID étaient encore en place au début de la saison, et les habitudes de dépenses, en particulier en ce qui concerne la nourriture et les boissons, sont restées modérées en raison des pratiques de distanciation.

Au cours de la saison 2022-2023, dix (10) annulations ont eu lieu en raison des conditions météorologiques, tandis que dix-huit (18) annulations ont eu lieu en raison de considérations mécaniques (dysfonctionnement de la rampe de South Baymouth et problèmes de direction).

Sécurité et environnement

L'OSTC se conforme volontairement au Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) depuis

qu'elle a été certifiée par la société de classification Lloyd's en 1997. Le système de gestion de la sécurité prévoit des politiques et des procédures dans tous les domaines liés aux opérations dans le but de réduire les incidents liés à la sécurité et à l'environnement qui se sont avérés être principalement la conséquence d'erreurs ou de comportements humains. En réalisant régulièrement des vérifications internes et externes, on améliore constamment le système, ce qui permet d'évaluer et de réduire les risques inhérents à l'exploitation d'un service de transport maritime. Dans le cadre de son engagement en faveur de l'amélioration continue, en 2022-2023, l'OSTC est demeurée concentrée sur l'identification, l'atténuation et le signalement des incidents évités de justesse, ainsi que sur l'examen et l'amélioration des stratégies, des politiques et des procédures de gestion des risques globales.

L'OSTC est devenue membre du programme de certification environnementale de l'Alliance verte en 2014. Les participants au programme de l'Alliance verte s'engagent à réduire continuellement l'empreinte environnementale de leur entreprise. Chaque année, les participants évaluent leur rendement environnemental à l'aide du cadre détaillé de l'Alliance verte. L'OSTC a atteint le niveau 2 du programme, sur une échelle d'indicateurs de rendement de 1 à 5. Compte tenu de l'âge des navires, il ne sera possible de dépasser le niveau 3 qu'en procédant à des changements structurels majeurs, tels que la conversion du système de combustible pour que celui-ci utilise des combustibles à zéro émission. La conversion du système de combustible n'est pas possible pour les navires Chi-Cheemaun et Niska I, et le gaz naturel liquéfié n'est pas disponible dans les régions où ils sont exploités. On s'attend à une note plus élevée pour le MV Pelee Islander 2, le plus récent navire de la flotte du Service de transport de l'île Pelée et propriété du ministère des Transports. L'OSTC continue de travailler sur des améliorations environnementales dans tous les domaines sur lesquels la société a la possibilité et la capacité d'influer.

Santé et sécurité au travail

L'OSTC est tenue de respecter la *Loi sur la santé et la sécurité au travail* du ministère du Travail de l'Ontario et ses règlements d'application, en particulier les dispositions réglementaires qui s'appliquent dans l'industrie, et non le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime*, qui s'applique à la plupart des employeurs du secteur maritime. La province de l'Ontario n'a pas conclu d'accord avec le gouvernement du Canada permettant à l'autorité fédérale d'assumer la responsabilité de l'application de la réglementation sur la santé et la sécurité au travail et de l'inspection relative à celle-ci sur les navires appartenant à la province de l'Ontario. Cependant, l'OSTC se conforme à la fois aux règlements provinciaux et au *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime*, car les dispositions du Règlement sont souvent plus rigoureuses et s'appliquent mieux à l'environnement de travail maritime.

Moosonee/île Moose Factory – Achalandage et rendement opérationnel du traversier Niska I

À la fin de la saison 2021-2022, le personnel de l'OSTC a constaté que les hélices et les gouvernails du Niska I étaient grandement endommagés. Ces dommages sont dus à six incidents non signalés au cours desquels le navire a touché le fond de la rivière, en raison de l'omission de réaliser des opérations régulières de dragage aux fins d'entretien du lit de rivière. Comme la rivière Moose était impraticable au début de la saison 2022-2023, l'OSTC a conclu un contrat avec Riggs Engineering pour des services de surveillance et avec Ocean Dredging pour des services de dragage afin de dégager le lit de rivière. Ces services se sont poursuivis tout au long de l'année 2022 et se termineront à la fin de la saison, en 2023. Pendant le dragage, alors que le Niska n'était pas en mesure d'offrir ces services en toute sécurité, on a

également mis en place d'autres services sous contrat pour assurer le transport des passagers, des véhicules et des marchandises vers et depuis l'île Moose Factory.

Le Niska I a transporté 1 970 passagers et 1 485 véhicules pendant la saison.

Achalandage du Service de transport de l'île Pelée

Service de transport de l'île Pelée – Trafic de véhicules et de passagers, 2018 à 2022

Véhicules	Au 30 juin	Juillet et août	Sept. à déc.	Total annuel	Variation en %	Traversées
2022	9 805	10 968	9 043	29 816	53,8 %	1 636
2021	4 273	7 137	7 982	19 392	-5,1 %	1 279
2020	3 017	8 537	8 872	20 426	-40,6 %	1 244
2019	9 849	14 479	10 071	34 399	-0,1 %	1 701
2018	10 046	14 690	9 691	34 427	-5,0 %	1 741

Passagers	Au 30 juin	Juillet et août	Sept. à déc.	Total annuel	Variation en %	Traversées
2022	29 122	50 645	24 034	103 801	90,3 %	1 636
2021	10 554	25 643	19 888	56 085	30,7 %	1 279
2020	5 075	21 184	15 487	41 746	-57,4 %	1 244
2019	27 310	47 917	22 664	97 891	1,1 %	1 701
2018	27 028	49 351	20 479	96 858	-5,3 %	1 741

Aperçu des opérations – Aperçu financier

OSTC – Toutes les opérations

Pour la première fois, les états financiers vérifiés comprennent les recettes et les dépenses du PITS, exploité dans le cadre d'un contrat avec le MTO. Selon les normes du Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP), l'OSTC contrôle l'exploitation du PITS, embauche les employés qui fournissent le service et effectue des transactions avec les clients pour fournir les services. Les normes du CCSP relatives aux dépenses et aux recettes justifient leur inclusion à leur montant brut dans les états financiers de l'OSTC. La seule exception concerne les montants dépensés pour les actifs du MTO, qui sont mentionnés dans les notes des états financiers. Les effets de la réévaluation sont détaillés dans la note 4 des états financiers, à la colonne b). Des réévaluations ont également été effectuées pour refléter la nature de l'entente de contribution conclue entre le MTO et l'OSTC [note 4, colonne a)] et le traitement des coûts de cale sèche en tant que dépenses [note 4, colonne c)].

Les revenus autonomes de l'OSTC ont dépassé le budget de 0,9 million de dollars, ou 12 %, principalement en raison de l'augmentation de l'achalandage. Ces revenus ont dépassé ceux de l'année précédente de 2,3 millions de dollars, ou 66 %, en raison de l'augmentation de la fréquentation, tandis que les ventes à la cafétéria et les ventes de cadeaux ont été proches des valeurs prévues au budget, alors qu'elles étaient minimales pendant que les restrictions liées à la COVID étaient en vigueur.

Les dépenses totales (hors amortissement) sont inférieures au budget de 3,1 millions de dollars et consistent en ce qui suit :

- Les réparations et l’entretien, qui présentent un écart positif de 2,5 millions de dollars, représentant les coûts de dragage reportés de 2,7 millions de dollars moins un écart négatif de 0,2 million de dollars pour le PITS;
- Les salaires, traitements et avantages sociaux, qui présentent un écart négatif de 1,3 million de dollars, représentant des coûts supplémentaires dus à la convention collective d’UNIFOR et des coûts en personnel supplémentaires dus à la rotation du personnel et à l’augmentation des ressources du siège social;
- Le carburant, qui présente un écart négatif de 0,9 million de dollars, car les coûts du diesel ont atteint des sommets inégalés en 2022;
- Les frais généraux et administratifs, qui présentent un écart positif de 2,8 millions de dollars, principalement en raison des coûts d’immobilisations reportés,
- Les services, qui présentent un écart négatif de 0,5 million de dollars dû aux dépenses de négociation des contrats et aux entrepreneurs embauchés pour aider à la mise en œuvre des changements administratifs de l’OSTC;
- Les coûts des services publics, qui présentent un écart positif de 0,3 million de dollars, les coûts n’ayant pas été correctement budgétisés.

Tobermory - île Manitoulin – Chi-Cheemaun – Recettes et dépenses d’exploitation

L’OSTC effectue un suivi d’indicateurs clés spécifiques – l’achalandage, les recettes par passager et le coût d’exploitation par passager – sur plusieurs années afin de mesurer les progrès et/ou les problèmes liés au résultat d’exploitation annuel par rapport aux années précédentes, ainsi que la santé de l’ensemble des opérations.

Indicateurs clés – M.S. Chi-Cheemaun	2022-2023	2021-2022	2020-2021	2019-2020	2018-2019
Recettes par passager	43,90 \$	41,20 \$	42,40 \$	40,50 \$	38,95 \$
Recettes des ventes au détail par passager	6,47 \$	0,03 \$	0,27 \$	6,67 \$	6,90 \$
Frais de carburant par aller simple	2 285,00 \$	1 328,85 \$	959,84 \$	1 316,28 \$	1 352,02 \$
Nombre total annuel de passagers transportés	155 907	121 141	93 307	202 288	199 896
Utilisation en pourcentage de la capacité – passagers	30,4 %	26,2 %	19,6 %	31,2 %	31,46 %
Nombre total annuel de véhicules transportés	58 106	47 946	41 707	80 874	79 144
Utilisation en pourcentage de la capacité – véhicules	74,1	S.O.	63,7	61,8	62,7 %
Nombre total annuel de départs	804	726	748	1 016	996
Nombre moyen de véhicules par départ	72,3	66,0	55,8	79,6	79,5
Nombre moyen de passagers par véhicule	2,7	2,5	2,2	2,5	2,5

Moosonee - île Moose Factory – Niska I – Recettes et dépenses d’exploitation

Recettes : Puisque des opérations de dragage ont eu lieu tout au long de la saison, le Niska a effectué moins de traversées, et à ce service s’est ajouté un autre service, plus petit, qui a permis de transporter des véhicules individuels pendant les opérations de dragage. Le service de Moose River a fonctionné du 14 juin au 31 octobre 2022. Les revenus autonomes, qui s’élèvent à 98 500 \$, sont inférieurs de 62 500 \$

au budget, en raison des travaux de dragage et des interruptions de service qui en ont découlé.

Dépenses : Les coûts de dragage en 2022-2023 ont totalisé 10 millions de dollars, contre un budget d'immobilisations de 12,75 millions de dollars, certains coûts ayant été reportés à 2023-2024. Bien qu'ils étaient prévus au budget en tant que dépenses d'immobilisations, les coûts de dragage ont été portés aux dépenses, car le chenal faisant l'objet des travaux de dragage ne représente pas un actif pour l'OSTC. Les autres dépenses sont conformes au budget.

Service de transport de l'île Pelée (PITS) – Recettes et dépenses d'exploitation

Recettes : Les revenus autonomes du PITS se sont élevés à 1,56 million de dollars, soit un peu en deçà du budget (1,63 million de dollars) et plus que les prévisions pour 2021-2022 (950 000 \$), les deux écarts étant dus aux mesures de lutte contre la COVID-19, soit les restrictions sur les voyages et les mesures de distanciation. La subvention de fonctionnement du MTO s'élevait à 8,77 millions de dollars en 2022-2023 (elle était de 5,96 millions de dollars en 2021-2022).

Dépenses : Les salaires, traitements et avantages sociaux s'élèvent à 4,61 millions de dollars, comparativement à un budget de 3,77 millions de dollars et à un montant de 3,02 millions de dollars pour l'exercice précédent. Ces augmentations sont liées à l'augmentation des traversées en 2022-2023 (1 636 contre 1 279) ainsi qu'aux augmentations de salaire résultant du nouveau contrat d'UNIFOR entré en vigueur le 1^{er} janvier 2022. Les frais de carburant se sont élevés à 2,41 millions de dollars, par rapport à un budget de 1,91 million de dollars et à des frais de 1,06 million de dollars pour l'exercice précédent, en raison de l'augmentation du nombre de traversées et des coûts historiquement élevés du diesel. Les coûts des services se sont élevés à 610 000 \$, par rapport à un budget de 346 000 \$ et aux chiffres réels de 424 000 \$ pour l'année précédente, principalement en raison de l'augmentation du coût des aliments et du contrat de service de transport aérien.

Les indicateurs clés du PITS sont les suivants :

Indicateurs clés – Service de transport de l'île Pelée	2022-2023	2021-2022	2020-2021	2019-2020	2018-2019
Recettes par passager (vente de billets)	13,41 \$	15,25 \$	19,30 \$	14,24 \$	14,85 \$
Dépenses par passager (fonctionnement uniquement)	95,00 \$	109,05 \$	150,08 \$	75,89 \$	69,10 \$
Pourcentage des dépenses de fonctionnement recouvrées à partir des recettes	10,0 %	14,8 %	13,1 %	21,1 %	25,3 %
Coût du carburant avant le voyage	1 472,51 \$	826,73 \$	633,71 \$	815,03 \$	653,05 \$
Nombre total annuel de passagers transportés	103 801	56 085	41 746	97 891	96 858
Nombre total annuel de véhicules transportés	29 816	19 392	20 426	34 399	34 427
Nombre total annuel de départs	1 636	1 279	1 244	1 701	1 741
Nombre moyen de véhicules par départ	18,2	15,2	16,4	20,2	19,8
Nombre moyen de passagers par véhicule par départ	3,5	2,9	2,0	2,8	2,8

Principales dépenses en immobilisations

Service de traversier entre Tobermory et l'île Manitoulin

Au cours de l'année, on a consacré 0,2 million de dollars à la préparation pour le mur de batillage de South Baymouth, dont l'achèvement est prévu en 2024.

Service de traversier entre Moosonee et l'île Moose Factory

Les contrats de dragage de la rivière Moose ont été attribués en 2022-2023, et les travaux de dragage sont prévus pour les saisons de navigation 2022 et 2023. Au cours de l'année 2022-2023, des travaux d'une valeur totale de 10 millions de dollars ont été réalisés, et un montant équivalent est prévu pour l'année prochaine. Comme l'indique le présent rapport, bien que le dragage était prévu au budget en tant que projet d'immobilisations, les coûts ont été portés aux dépenses, car le chenal faisant l'objet des travaux de dragage ne représente pas un actif.

Navires

Au cours de l'année, on a consacré 0,7 million de dollars à l'amélioration du Chi-Cheemaun, principalement pour des rénovations de l'intérieur.

Responsabilité de la direction

La direction de la Société de transport d'Owen Sound est responsable de l'intégrité des états financiers consolidés, de l'image fidèle donnée par ceux-ci et des autres renseignements inclus dans le rapport annuel. Les états financiers ont été préparés selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public. La préparation des états financiers implique nécessairement le jugement et les meilleures estimations de la direction, en particulier lorsque les transactions affectant la période comptable en cours sont fondées sur des projections. Toute l'information financière présentée dans ce rapport annuel concorde avec les états financiers. La société maintient des systèmes de contrôles comptables internes conçus pour fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est exacte et fiable et que les actifs et passifs de la société sont correctement comptabilisés et les actifs protégés. Les états financiers ont été examinés par le comité de vérification de la société (commission plénière du conseil d'administration) et ont été approuvés.

MIKE ST. AMANT

Dirigeant principal des finances par intérim

7 janvier 2025

[Annexe 1 – États financiers vérifiés pour l'année se terminant le 31 mars 2023 \(en anglais seulement\)](#)