



Société de transport d'Owen Sound  
Rapport annuel 2023-2024



## Table des matières

Notre mandat .....	3
À propos de l'OSTC .....	3
Gouvernance organisationnelle.....	4
Conseil d'administration.....	5
Appuyer les priorités du gouvernement.....	5
Aperçu des opérations.....	8
Gestion des risques de l'entreprise .....	10
Aperçu des opérations.....	11
Dépenses en immobilisations .....	13
Responsabilité de la direction.....	13

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

Bureau 3000, 1415, 1st Ave W, Owen Sound (Ontario) N4K 4K8

Téléphone : 519-376-8740

Télécopieur : 519-376-6384

[www.ontarioferries.com](http://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<sup>er</sup> 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 2023-2024, 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 2023-2024, 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 2023-2024, le conseil d'administration était composé des membres suivants :

### Conseil d'administration

Président – poste vacant

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

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

M. Brook Dyson  
Directeur, Collingwood  
(5 avril 2022 au 10 avril 2026)

M. Jim Hepple  
Directeur, Meaford  
(16 juillet 2021 au 15 juillet 2027)

M. Richard Stivrins  
Directeur, North Bay  
(5 avril 2022 au 10 avril 2026)

### Directeur général

M. Carl Kuhnke  
Président et chef de la direction  
(12 déc. 2022 au 11 déc. 2023)

Poste vacant  
Président et chef de la direction  
(12 déc. 2023 au 31 mars 2024)

## Appuyer les priorités du gouvernement

Conformément à la Directive concernant les organismes et les nominations, le ministre des Transports doit présenter une lettre d'instructions annuelle qui définit les attentes pour l'exercice à venir. La lettre d'instructions annuelle de 2023-2024 a été publiée le 3 novembre 2022. Voici les faits saillants des principales mesures prises pour répondre à ces attentes :

### A. Atteindre l'excellence en matière de gouvernance et de responsabilisation

- Au cours de l'exercice, la société a amélioré ses rapports sur les principales questions de gouvernance en travaillant avec le ministère pour se conformer aux exigences sur la communication des attestations de garantie, mettre à jour les rapports financiers trimestriels, achever le plan d'activités 2024-2025, rétablir le programme de gestion des risques de l'entreprise, embaucher des ressources en matière de RH supplémentaires et commencer l'examen exhaustif des pratiques et des politiques de RH de la société, et poursuivre le déploiement des principaux systèmes informatiques pour permettre la production de rapports sur les mesures améliorées.
- La société a également continué à travailler avec le MTO pour rédiger un protocole d'entente mis à jour, afin de faciliter le recrutement et les nominations et renouvellements de nominations de membres du conseil d'administration, d'un nouveau président et d'un nouveau directeur général.

### B. Excellence opérationnelle dans l'offre de services de traversiers efficaces, sûrs et fiables

- Bien que la société ait réussi à recruter du personnel pour tous les navires pour la saison, une série complète d'initiatives en matière de ressources humaines et un plan directeur pour les ressources humaines ont été reportés à l'exercice 2024-2025.
- La société a continué d'adopter une approche axée sur la sécurité pour toutes ses opérations en nommant son gestionnaire de la santé, de la sécurité, de l'environnement et de la conformité à titre d'agent désigné à terre pour les opérations maritimes et en mettant à jour les systèmes de gestion de la sécurité des navires.
- Le dragage de la rivière Moose a été achevé au cours de l'année, et un programme de relevés semestriels a été mis en place pour surveiller la profondeur du chenal et aider à planifier les opérations de dragage en fonction des besoins.

- Certains marins et employés de bureau ont reçu une formation sur la vigilance supplémentaire requise pour assurer la sécurité des femmes et des filles autochtones et des membres de groupes marginalisés contre l'exploitation sexuelle et la traite des personnes.
- L'OSTC a continué à soutenir le climat commercial local dans chaque secteur desservi, en offrant aux organismes de bienfaisance et organismes sans but lucratif la possibilité d'amasser des fonds pendant les croisières de repositionnement, en participant aux événements organisés par les chambres de commerce locales et en veillant à ce que des services de remplacement soient offerts et financés pendant le dragage de la rivière Moose.

La lettre d'instructions annuelle comprenait également les priorités pangouvernementales suivantes, y compris les faits saillants des principales mesures prises par l'OSTC :

### **1. Compétitivité, durabilité et gestion des dépenses**

- Alors que les tarifs sont demeurés à leur niveau antérieur, le contrôle des dépenses, avec des dépenses de marketing plus faibles et plus ciblées, a permis de contrôler le montant des subventions provinciales.

### **2. Transparence et responsabilisation**

- L'OSTC a collaboré avec le ministère pour mettre à jour ses dossiers, pour répondre à un plus grand nombre d'exigences ministérielles en matière de rapports, pour évaluer les exigences en matière de rapports publics et pour planifier la mise à jour des rapports publics.

### **3. Gestion des risques**

- La production de rapports sur la gestion des risques a repris, avec des rapports trimestriels au ministère.

### **4. Gestion de l'effectif**

- Un directeur des ressources humaines et un spécialiste à temps plein ont été embauchés, et un nouveau système a été mis en place pour aider à consigner les données clés sur les employés, communiquer les politiques et simplifier le processus d'embauche.

### **5. Diversité et inclusion**

- L'OSTC encourage la diversité par ses pratiques d'emploi et dispose d'une main-d'œuvre diversifiée dans ses unités maritimes.

### **6. Collecte de données**

- L'OSTC a augmenté ses capacités de collecte de données grâce à la mise en œuvre de systèmes robustes pour : la réservation et le paiement des traversées; les points de vente pour les cadeaux, la nourriture et les boissons; la gestion des actifs; et le nouveau système d'information sur les ressources humaines. Ces systèmes, ainsi que les formulaires de rétroaction des voyageurs, fournissent des données précieuses pour l'évaluation des services et la prise de décision.

### **7. Prestation des services par voie numérique et service à la clientèle**

- Depuis 2021, l'OSTC a investi des ressources dans des systèmes de réservation pour les clients qui leur permettent de réserver et de payer leurs billets, facilitent l'envoi de messages à tous les passagers en cas de changement et permettent de répondre à des sondages après la traversée.



## 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 et sur les habitudes de dépenses des passagers. Les objectifs en matière de dépenses sont fondés sur les coûts de l'offre de services de navires dans les trois marchés ainsi que sur le soutien de l'organisation. Les coûts directs sont principalement la main-d'œuvre, le carburant et les produits consommables non renouvelables, tandis que les coûts de soutien visent à garantir que les systèmes et les processus nécessaires à la gestion financière, à la technologie de l'information, aux ressources humaines, aux communications, au soutien technique, à la gestion des risques et à la production de rapports pour les services et l'OSTC dans son ensemble sont en place. On assure un entretien préventif proactif, car les traversiers constituent un service essentiel pour les résidents de l'île et sont les seuls à fournir des services dans leurs zones d'exploitation. L'OSTC n'a pas accès à des traversiers de rechange si un traversier devait être mis hors service pour une réparation mécanique pendant sa saison 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 le Service de transport de l'île Pelée (Pelee Island Transportation Service [PITS]) en vertu d'une entente conclue avec le MTO, dans le cadre d'un contrat de recouvrement des coûts, avec des frais de gestion annuels fixes de 480 000 \$. Ce service essentiel est assuré par les navires Pelee Islander et Pelee Islander II, qui relient 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 5 mai 2023 et s'est terminé comme prévu le dimanche 15 octobre 2023. L'OSTC a continué à enregistrer des augmentations dans les deux chiffres du nombre de véhicules et de passagers transportés, toutefois, ces nombres restent inférieurs aux niveaux d'avant la pandémie. L'horaire de la haute saison, maintenu après la pandémie, prévoit trois traversées quotidiennes de 8 h 50 à 21 h 30, alors que l'horaire de 2019 prévoyait quatre traversées, de 7 h à 23 h 45. On a retiré une traversée ainsi que les opérations tôt le matin et tard en soirée, qui étaient des heures moins achalandées, ce qui a permis à l'OSTC d'offrir ce service avec un seul équipage et, ainsi, d'augmenter son efficacité.

### MS Chi-Cheemaun – Trafic de véhicules et de passagers, années civiles 2019 à 2023

Véhicules	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Total	Variation en %	Traversées
2023	5 862	10 368	16 531	17 166	11 794	4 801	66 522	14,48 %	844
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
Passagers	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Total	Variation en %	Traversées

2023	14 442	25 441	48 613	52 475	28 434	12 268	181 673	16,53 %	844
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

### 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 sont principalement la conséquence d’erreurs humaines. En réalisant régulièrement des vérifications internes et externes, on examine et améliore constamment le système, ce qui permet d’évaluer et de réduire les risques inhérents à l’exploitation d’un service de transport maritime.

L’OSTC est membre du programme de certification environnementale de l’Alliance verte depuis 2014. 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. L’OSTC continue de travailler sur des améliorations environnementales dans tous les domaines des opérations.

### 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.

#### Tobermory/île Manitoulin Island – Satisfaction de la clientèle

L’OSTC mène en permanence un sondage sur la satisfaction de la clientèle en ligne, et elle invite les clients, via les médias sociaux, les talons de billets et le site web de l’OSTC, à répondre au sondage et à faire part de leurs idées et opinions sur la manière dont l’OSTC peut améliorer le service de traversier. La société a reçu 3 414 questionnaires remplis en 2023-2024. Sur une échelle d’évaluation de l’expérience client de 0 à 10, 10 signifiant « excellent », la note médiane était de 9,7 et la moyenne était de 8,1. En outre, 96 % des répondants recommanderaient le traversier Chi-Cheemaun à d’autres en tant qu’activité touristique, et 81 % monteraient à nouveau à bord; 11 % sont indécis.

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

Le dragage du chenal de la rivière Moose a repris à l'été 2023 et s'est achevé en octobre 2023. Le Niska a poursuivi ses activités avec certaines restrictions pendant le dragage, et on a fait appel à un entrepreneur local pour répondre aux besoins des clients pendant les interruptions de service.

Le Niska I a transporté 2 848 passagers (1 970 en 2022-2023) et 2 156 véhicules (1 485 en 2022-2023) pendant la saison.

### Service de transport de l'île Pelée – Trafic de véhicules et de passagers, 2019 à 2023

Les tableaux suivants présentent des données sur les véhicules, les passagers et les traversées pour le Service de transport de l'île Pelée pour les années 2019 à 2023; les valeurs sont agrégées pour les navires Pelee Islander et Pelee Islander II. Le nombre de traversées a considérablement diminué en 2020 et 2021 en raison des restrictions relatives à la COVID-19.

Véhicules	Au 30 juin	Juillet et août	Sept. à déc.	Total annuel	Variation en %	Traversées
2023	8 163	11 407	9 909	29 479	-1,1 %	1 761
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

Passagers	Au 30 juin	Juillet et août	Sept. à déc.	Total annuel	Variation en %	Traversées
2023	28 593	53 484	28 015	110 092	6,0 %	1 761
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

## Gestion des risques de l'entreprise

Dans son plan d'activités 2023-2026, l'OSTC a indiqué qu'elle mettrait en place un processus systématique visant à déterminer, à examiner et à évaluer les risques encourus par la société. L'OSTC continue de développer ses processus de gestion des risques et communique les résultats chaque trimestre au ministère responsable.

Voici les principaux risques susceptibles d'avoir une incidence sur la capacité de l'OSTC à garantir que ses services sont fournis de manière sûre, sécuritaire, écologique, fiable et conforme à la réglementation :

Évaluation des risques	Stratégie d'atténuation
Impossibilité pour le MV Niska d'hiverner en raison de la défaillance de l'ancienne installation d'hivernage	Faire appel à un entrepreneur ayant de l'expérience dans le hissage, l'hivernage et la mise à l'eau de grands navires à l'aide d'équipement lourd et de coussins gonflables.

en novembre 2023	Embaucher un consultant pour examiner la faisabilité et le coût d'un bail à long terme et d'une solution ferroviaire.
Risque lié aux relations de travail, la convention collective du Syndicat international des marins canadiens arrivant à expiration le 31 décembre 2024.	Travailler avec le MTO et le Secrétariat du Conseil du Trésor pour élaborer un mandat de négociation, et avec le Syndicat international des marins canadiens pour s'assurer que l'on examine les questions non monétaires tandis que les questions monétaires sont regroupées et abordées dans leur ensemble.
Impossibilité d'exploiter les navires en raison des faibles niveaux d'eau	S'applique aux trois services, PITS géré par le MTO, lac Huron examiné selon les niveaux d'eau (car le fond du lac est rocheux), rivière Moose gérée activement avec des relevés semestriels.
Risque d'incendie causé par les batteries haute tension des véhicules électriques à bord des navires	Révision des techniques de lutte contre les incendies, achat de couvertures antifeu.
Navire vieillissant, risque de pannes	Examen des composants du navire, entretien de routine, examen du remplacement des principaux composants en cale sèche.

## Aperçu des opérations – Aperçu financier

### OSTC – Toutes les opérations

La note 13 des états financiers vérifiés ci-joints présente les recettes et les dépenses de chacune des trois unités de l'OSTC. Les revenus autonomes se sont élevés à 8,0 millions de dollars (6,8 millions de dollars en 2022-2023), 1,8 million de dollars (1,5 million de dollars en 2022-2023) et 0,2 million de dollars (0,2 million de dollars en 2022-2023) pour l'OSTC, Pelee et Niska respectivement, principalement en raison de l'augmentation du nombre de passagers et de l'augmentation correspondante des ventes d'aliments, de boissons et de biens.

La note 11 donne de l'information sur les subventions de fonctionnement et d'immobilisations du ministère des Transports, d'un montant total de 26,8 millions de dollars (27,2 millions de dollars en 2022-2023). Ces montants comprennent la subvention de fonctionnement versée pour le PITS (8,0 millions de dollars [8,4 millions de dollars en 2022-2023]), qui est versée dans le cadre d'un contrat de gestion et non en tant que subvention de l'OSTC.

Les dépenses (hors amortissement) s'élèvent à 34,6 millions de dollars (34,6 millions de dollars en 2022-2023), avec les éléments notables suivants :

- Les réparations et l'entretien, qui s'élèvent à 12,9 millions de dollars (12,8 millions de dollars en 2022-2023) et comprennent 9,3 millions de dollars pour le dragage de la rivière Moose (10,0 millions de dollars en 2022-2023), qui a été effectué en 2022 et en 2023, ainsi qu'un montant supplémentaire de 0,8 million de dollars pour hisser et mettre à l'eau le Niska à côté de son ancien site de mise à l'eau, sur une propriété privée,

- Les salaires, traitements et avantages sociaux, qui s'élevaient à 11,9 millions de dollars (11,2 millions de dollars en 2022-2023), soit une augmentation de 6,8 %, car l'OSTC a embauché du personnel supplémentaire au siège social afin de se conformer aux exigences réglementaires et de production de rapports,
- Le carburant, qui s'élève à 3,5 millions de dollars (4,3 millions de dollars en 2022-2023), le prix du carburant, y compris les taxes sur le carbone, ayant diminué d'une année à l'autre,
- Les services, qui s'élevaient à 1,9 million de dollars (1,7 million de dollars en 2022-2023), comprennent les coûts de location des locaux du siège social, à 0,1 million de dollars pour une année partielle.

### **Tobermory - île Manitoulin – Chi-Cheemaun – Indicateurs financiers clés**

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.

<b>Indicateurs clés – M.S. Chi-Cheemaun</b>	<b>2023-2024</b>	<b>2022-2023</b>	<b>2021-2022</b>	<b>2020-2021</b>	<b>2019-2020</b>
Recettes par passager	44,02 \$	43,90 \$	41,20 \$	42,40 \$	40,50 \$
Recettes des ventes au détail par passager	6,81 \$	6,47 \$	0,03 \$	0,27 \$	6,67 \$
Frais de carburant par aller simple	1 797,86 \$	2 285,00 \$	1 328,85 \$	959,84 \$	1 316,28 \$
Nombre total annuel de passagers transportés	181 673	155 907	121 141	93 307	202 288
Utilisation en pourcentage de la capacité – passagers	33,7 %	30,4 %	26,2 %	19,6 %	31,2 %
Nombre total annuel de véhicules transportés	67 552	58 106	47 946	41 707	80 874
Utilisation en pourcentage de la capacité – véhicules	79,7	74,1	S.O.	63,7	61,8
Nombre total annuel de départs	844	804	726	748	1 016
Nombre moyen de véhicules par départ	80,0	72,3	66,0	55,8	79,6
Nombre moyen de passagers par véhicule	2,7	2,7	2,5	2,2	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 1 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 MV Niska 1 a effectué des traversées du 19 juin au 27 octobre 2023. Les revenus autonomes s'élevaient à 0,1 million de dollars en raison des travaux de dragage et des interruptions de service qui en ont découlé.

Dépenses : Les coûts de dragage en 2023-2024 se sont élevés à 9,3 millions de dollars, et les coûts de dragage sur deux ans, à 19,3 millions de dollars. 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 comprennent un montant supplémentaire de 0,8 million de dollars pour des opérations visant à s'assurer que le Niska a été correctement hissé et entreposé pour l'hiver, l'ancien système ferroviaire situé sur une propriété privée ayant été endommagé à l'automne.

## Service de transport de l'île Pelée (PITS) – Indicateurs financiers clés

Indicateurs clés – Service de transport de l'île Pelée	2023-2024	2022-2023	2021-2022	2020-2021	2019-2020
Recettes par passager	13,66 \$	13,41 \$	15,25 \$	19,30 \$	14,24 \$
Dépenses par passager (fonctionnement uniquement)	88,77 \$	95,00 \$	109,05 \$	150,08 \$	75,89 \$
Pourcentage des dépenses de fonctionnement recouvrées à partir des recettes	15,4 %	10,0 %	14,8 %	13,1 %	21,1 %
Coût du carburant avant le voyage	1 074,21 \$	1 472,51 \$	826,73 \$	633,71 \$	815,03 \$
Nombre total annuel de passagers transportés	110 092	103 801	56 085	41 746	97 891
Nombre total annuel de véhicules transportés	29 479	29 816	19 392	20 426	34 399
Nombre total annuel de départs	1 761	1 636	1 279	1 244	1 701
Nombre moyen de véhicules par départ	16,7	18,2	15,2	16,4	20,2
Nombre moyen de passagers par véhicule par départ	3,7	3,5	2,9	2,0	2,8

## Dépenses en immobilisations

### Service de traversier entre Tobermory et l'île Manitoulin

Au cours de l'année, on a consacré 0,3 million de dollars aux terrains du terminal de Tobermory et 1,3 million de dollars à l'achèvement du mur de batillage de South Baymouth.

### 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. Des coûts totalisant 19,3 millions de dollars ont été engagés, et des coûts supplémentaires sont prévus dans les années à venir pour assainir le sol dans la zone de collecte des boues. 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 0,3 million de dollars à l'amélioration du Chi-Cheemaun et 0,1 million de dollars à l'amélioration du Niska.

## 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 et ont été approuvés par le conseil d'administration.

MIKE ST. AMANT  
Directeur général par intérim  
6 novembre 2025

[Annexe 1 – États financiers vérifiés pour l'année se terminant le 31 mars 2024](#)