

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND
RAPPORT ANNUEL

2017-2018



NOTRE MANDAT

La Société de transport d'Owen Sound limitée contribue à assurer le transport sécuritaire, efficace et fiable par traversier dans la province de l'Ontario, principalement en exploitant un service de traversier saisonnier pour passagers et véhicules reliant Tobermory et South Baymouth sur l'île Manitoulin. Elle participe au développement économique de la région en appuyant la création d'un climat commercial favorable, ainsi qu'en améliorant l'offre touristique et en faisant sa promotion, grâce à des partenariats conclus avec les collectivités locales et les parties prenantes de la région.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT
D'OWEN SOUND
RAPPORT ANNUEL

2017-2018

TABLE DES MATIÈRES

Régions desservies	2
Mandat	2
Message du président du conseil d'administration et Présidente et chef de la direction	4
Description	5
Gouvernance de la société	6
Survol opérationnel – Indicateurs clés de rendement	7
Survol opérationnel – Réalisations clés	9
Rapport de gestion	14
États financiers – Responsabilité de la haute direction	16
États financiers – Rapport de l'auditeur indépendant	17

La Société de transport d'Owen Sound limitée est un organisme de la Province de l'Ontario. Les services de la société sont soutenus financièrement par le gouvernement provincial, grâce à une entente de contribution avec le ministère du Développement du Nord et des Mines.

Renseignements :
Société de transport d'Owen Sound limitée
717875, route 6, Owen Sound ON N4K 5N7

Tél. : 519-376-8740 • Télécopieur : 519-376-6384
www.ontarioferries.com ISNN 1925-2366



Barney Hopkins,
Président du conseil
d'administration de l'OSTC

« Il est bien évident que nos récents succès n'auraient pas été possibles sans solides partenariats communautaires. »

Dans la saison écoulée, la Société de transport d'Owen Sound (OSTC) a été fière de participer aux nombreuses célébrations en l'honneur du 150e anniversaire du Canada et de l'Ontario. Pour l'anniversaire de la province, l'OSTC a ajouté à son programme d'activités à bord « Un mois de dimanches », célébrant en musique et en chant la diversité de l'Ontario, ses traditions et sa population. Voilà plusieurs saisons que l'OSTC s'emploie à bonifier l'expérience à bord de ses navires de sorte que ceux-ci soient de nouveau vus comme des destinations en soi.

Ayant le grand plaisir de présider le conseil d'administration de l'OSTC, c'est au nom de la société que je souligne encore une fois combien notre personnel, nos partenaires communautaires et nos bénévoles ont manifestement contribué à concrétiser la vision que nous avons des activités de la société. Pour une quatrième saison consécutive, le Chi-Cheemaun a augmenté sa clientèle de véhicules et de passagers. Ces solides résultats démontrent le succès de notre campagne de marketing et la vigueur de notre image de marque. La notoriété du Chi-Cheemaun a progressé non seulement en Ontario, mais aussi dans les provinces voisines et à l'étranger. L'analyse démographique de nos résultats révèle en effet une augmentation du nombre de touristes venant de divers endroits.

La poursuite des améliorations à l'infrastructure témoigne de la volonté de la société de fournir des installations plus intéressantes aux clients, tant à bord des navires qu'à terre. Nous avons investi 1 136 442 $ dans des rénovations, y compris : la revitalisation du salon arrière où se trouvent l'aire de jeu pour enfants, l'aire des expositions artistiques et l'aire des présentations d'interprétation; la réfection du toit des terminaux de South Baymouth et de Tobermory; et les premières étapes du projet d'agrandissement de son bureau principal de Springmount. Comme nous cherchons constamment à fournir des services sécuritaires et accessibles à nos passagers, tous nos projets de rénovation visent avant tout à aménager chaque lieu de façon à optimiser les services et combler tous les besoins des clients du traversier Chi-Cheemaun.

Le Niska I, notre traversier de type péniche, transporte des véhicules et des passagers sur la rivière Moose entre Moosonee et l'île Moose Factory, à l'embouchure de la baie James. La saison a de nouveau été fructueuse, avec un minimum de perturbations au cours de sa durée de 172 jours, du 17 mai au 4 novembre 2017. Ce service est vital car il fournit un moyen de transporter de la nourriture, des marchandises générales et des marchandises dangereuses, ainsi que des personnes et des véhicules, durant la saison des eaux libres.

Il est bien évident que nos récents succès n'auraient pas été possibles sans solides partenariats communautaires. Nous avons la chance de bénéficier de l'appui des entreprises locales de tourisme, qui recommandent nos services aux voyageurs comme option intéressante au réseau routier et comme lien naturel à l'île Manitoulin. L'OSTC entend continuer de cultiver les liens avec tous les intervenants et de bonifier sa programmation à bord. Voilà qui servira notre but d'offrir une expérience touristique de premier plan, attirant des clients fidèles. ■

BARNEY HOPKINS
Président du conseil
d'administration de l'OSTC



La Société de transport d'Owen Sound limitée (OSTC) a été fondée en vertu de la Loi sur les sociétés par actions de la province de l'Ontario le 10 mars 1921, en tant qu'entreprise du secteur privé qui reçoit des subventions fédérales et provinciales. En 1973, la Province de l'Ontario est devenue l'actionnaire unique de la société. À partir de 1973, l'OSTC a été exploitée par la Commission de transport Ontario Northland (CTON) en vertu de la Loi sur la Commission de transport Ontario Northland.

Le 1er avril 2002, l'OSTC s'est dissociée de la CTON pour devenir un organisme commercial gouvernemental de la Province de l'Ontario ayant son siège administratif à Owen Sound (Ontario), sous l'égide du ministère du Développement du Nord et des Mines. L'OSTC fait partie intégrante de l'offre touristique et du réseau de transport de l'Ontario. Pendant l'exercice 2017-2018, l'OSTC a assuré l'exploitation de quatre navires et de sept terminaux et installations de transbordement desservant des parcours de traversiers, ainsi que d'un service aérien saisonnier en Ontario.

L'OSTC est propriétaire et exploitant du traversier MS Chi-Cheemaun, qui fournit à une clientèle largement touristique un service saisonnier entre l'île Manitoulin et la péninsule de Bruce sur le lac Huron. Le MV Niska I, un traversier de type péniche appartenant aussi à l'OSTC, transporte des véhicules, des marchandises et des passagers sur la rivière Moose entre Moosonee et l'île Moose Factory, à l'embouchure de la baie James.

L'OSTC fournit également des services de gestion et d'exploitation au ministère des Transports de l'Ontario pour le Service de transport de l'île Pelée, qui fournit des services toute l'année : services de traversier sur le lac Érié entre les ports ontariens de Kingsville et Leamington jusqu'à l'île Pelée du mois d'avril au mois de décembre, y compris service estival entre l'île Pelée et Sandusky (Ohio); service aérien en hiver entre l'île Pelée et Windsor (Ontario), de la fin décembre jusqu'à la fin de mars.

Durant la haute saison, l'OSTC a un effectif de 31 employés de gestion à temps plein et saisonniers ainsi que 150 travailleurs saisonniers syndiqués pour les services de traversier de l'île Manitoulin et de l'île Pelée. Les employés non brevetés et non cadres sont membres du Syndicat international des marins canadiens et sont liés par des conventions collectives qui prennent fin le 31 décembre 2018. L'OSTC utilise les services de Complex Re Limited Partnership, une entreprise en propriété exclusive de la Première Nation crie de l'île Moose Factory, qui fournit l'équipage et assure les opérations quotidiennes du Niska I. ■

NAVIRE	TAILLE	CAPACITÉ	TRAJET	SAISON	TEMPS DE TRAVERSÉE (MINUTES)
Chi-Cheemaun	106 m	638 pass./140 véh.	Tobermory - South Baymouth	Mai-oct.	120
Niska I	27 m	47 pass./6 véh.	Moosonee - île de Moose Factory	Juin-oct.	20
Jiimaan	61 m	385 pass./35 véh.	Kingsville/Leamington - île Pelée	Mai-nov.	90
Pelée Islander	42 m	196 pass./10 véh.	Kingsville/Leamington - île Pelée	Avr.-déc.	90
Pelée Islander	42 m	196 pass./10 véh.	île Pelée - Sandusky, OH	Mai-sept.	90

GOUVERNANCE DE LA SOCIÉTÉ

Conformément à une déclaration d'actionnaire unique et à l'article 108 de la Loi sur les sociétés par actions, L.R.O. 1990, c. B.16, le ministère du Développement du Nord et des Mines de l'Ontario exerce une autorité sur le conseil d'administration qui est responsable de l'exploitation des activités de l'OSTC.

Le conseil d'administration a l'obligation fiduciaire d'accomplir les tâches liées à sa fonction de façon honnête et en toute bonne foi dans les meilleurs intérêts de la société et conformément aux principes de gestion et aux orientations du gouvernement de l'Ontario. Ces principes comprennent l'éthique comportementale, l'imputabilité et l'excellence en gestion, l'utilisation judicieuse des fonds publics, des services publics de qualité supérieure ainsi que l'équité commerciale.

Dans le budget de 2014, le gouvernement de l'Ontario s'est engagé à fournir une formation de gouvernance à toutes les personnes nommées à ses agences concernant leurs responsabilités de supervision. Pour répondre à cet engagement, tous les membres du conseil d'administration de l'OSTC ont fait le module en ligne de formation sur la gouvernance pour les personnes nommées ou suivi des séances de formation en personne.

Le conseil d'administration établit les normes de conduite de la société et assure la sécurité de ses activités, en supervisant la direction de la société par l'entremise de la présidente et chef de la direction, à qui il délègue la responsabilité du leadership et de la gestion de la société. ■



CONSEIL D'ADMINISTRATION

M. Barney Hopkins
Président, Tobermory
(1er juin 2017 – 31 mai 2019)

M. Martin Garfield Brown
Administrateur, South Baymouth
(1er juillet 2017 – 30 juin 2019)

M. John Greenway
Administrateur, South Baymouth
(1er juin 2017 – 31 mai 2020)

M. Bill Caulfeild-Browne
Administrateur, Tobermory
(1er juillet 2017 – 30 juin 2019)

M. Andy Underwood
Administrateur, Owen Sound
(9 mars 2017 – 8 mars 2021)

Mme Faye Johnson
Administratrice, Sault Ste. Marie
(9 mars 2017 – 8 mars 2021)

ÉQUIPE DE LA HAUTE DIRECTION

S.M. Schrempf
Présidente,
chef de la direction
et secrétaire du conseil
d'administration

S. Shaw
Vice-président, Exploitation

J. Ostrander
Vice-président, Ingénierie

SURVOL OPÉRATIONNEL
INDICATEURS CLÉS DE RENDEMENT

INDICATEURS CLÉS	2017/18	2016/17	2015/16	2014/15
CHI-CHEEMAUN				
1 Revenu par passager (ventes de billets et ventes à bord)	38,63 $	40,03 $	38,85 $	38,74 $
2 Dépenses par passager (exploitation seulement, excluant 6)	44,23 $	47,54 $	49,45 $	52,67 $
3 Pourcentage des dépenses d'exploitation recouvré du revenu	83,69% %	83,25 %	78,56 %	73,54 %
4 Revenu des ventes de détail, par passager	7,37 $	6,98 $	6,71 $	5,64 $
5 Frais de publicité, par passager	0,99 $	1,17 $	1,40 $	1,11 $
6 Coût de la nouvelle campagne de positionnement de la marque, par passager	1,86 $	2,50 $	2,71 $	2,90 $
Frais de carburant par traversée simple (moyenne calculée à partir des frais de carburant globaux)	1 029,83 $	1 036,00 $	1 127,29 $	1 465,76 $
Passagers transportés	206 718	202 763	185 712	167 593
Utilisation – passagers	32,66 %	31,65 %	29,13 %	25,63 %
Véhicules transportés	80 786	79 191	73 578	67 699
Utilisation – véhicules	64,05	61,71 %	57,15 %	47,93 %
Nombre total de départs	992	1 004	1 012	1 038
Nombre moyen de véhicules par départ	81	79	73	65
Nombre moyen de passagers par véhicule, par départ	2,58	2,56	2,52	2,48
NISKA I				
Revenu par passager (ventes de billets)	40,59 $	37,71 $	38,28 $	79,64 $
Dépenses par passager (exploitation seulement)	129,70 $	122,71 $	121,08 $	274,53 $
Pourcentage des dépenses d'exploitation recouvré du revenu	31,29 %	30,73 %	31,62 %	29,01 %
Frais de carburant par traversée simple (moyenne calculée à partir des frais de carburant globaux)	21,88 $	18,97 $	21,04 $	30,34 $
Passagers transportés	5 628	5 288	5 627	2 226
Véhicules transportés	3 194	3 169	3 283	2 828
Nombre total de départs	1 410	1 256	1 318	1 167
Nombre moyen de véhicules par départ	2,27	2,52	2,49	2,42
Nombre moyen de passagers par véhicule, par départ	3,99	4,21	4,27	1,91

FAITS SAILLANTS FINANCIERS (SERVICES COMBINÉS DE L'OSTC ET DU NISKA I)	2017/18	2016/17	2015/16	2014/15
EXPLOITATION :				
Revenus commerciaux	8 446 649 $	8 115 769 $	7 429 439 $	6 669 030 $
Revenus liés au contrat d'exploitation	465 989 $	460 161 $	465 969 $	434 902 $
Revenu total	**8 912 638 $**	**8 575 930 $**	**7 895 408 $**	**7 103 932 $**
(1) Dépenses d'exploitation	9 606 851 $	13 165 883 $	9 776 265 $	9 383 315 $
Commercialisation	384 152 $	507 382 $	502 845 $	486 330 $
Amortissement	1 094 714 $	970 704 $	865 893 $	845 814 $
Total des dépenses	**11 085 717 $**	**14 643 969 $**	**11 145 003 $**	**10 715 459 $**
Perte avant financement provincial	(2 173 079) $	(6 068 039) $	(3 249 595) $	(3 611 527) $
Financement provincial – fonctionnement	2 363 000 $	2 363 000 $	2 572 000 $	2 810 000 $
**Financement provincial – projets d'immobilisation passés en charges (1)	1 136 442 $	3 597 357 $	178 687 $	78 866 $
(2) Bénéfice net (perte nette)	**1 326 363 $**	**(107 682) $**	**(498 908) $**	**(722 661) $**
ACTIFS :				
Actifs financiers	4 104 745 $	3 300 143 $	3 072 245 $	2 225 528 $
Actifs non financiers	188 269 $	210 587 $	186 830 $	66 785 $
Acquisition d'immobilisations	20 434 443 $	20 370 335 $	19 232 987 $	16 994 711 $
Total de l'actif	**24 727 457 $**	**23 881 065 $**	**22 492 062 $**	**19 287 024 $**

NOTES RELATIVES AUX INDICATEURS CLÉS :				
(1) Total des dépenses, selon les états financiers vérifiés	11 187 222 $	14 725 704 $	11 233 132 $	10 802 809 $
Moins : Amortissement (déclaré séparément ci-dessus)	(1 094 714) $	(970 704) $	(865 893) $	(845 814) $
Coûts de commercialisation (déclarés séparément ci-dessus)	(384 152) $	(507 382) $	(502 845) $	(486 330) $
Variations en lien avec la CSPAAT	(22 358) $	(23 769) $	(39 917) $	(37 024) $
Variations des prestations futures des employés	(79 147) $	(57 966) $	(48 212) $	(50 326) $
Dépenses d'exploitation totales comme ci-dessus	9 606 851 $	13 165 883 $	9 776 265 $	9 383 315 $
(2) Surplus annuel (déficit), selon les états financiers vérifiés	1 224 858 $	1 775 193 $	2 525 132 $	(215 209) $
Moins : Financement des immobilisations du MDNM (dépenses d'immobilisations financées directement et non incluses dans les dépenses d'exploitation – par conséquent, les fonds pour dépenses en immobilisations ne couvrent pas les pertes d'exploitation)	(1 136 442) $	(2 036 331) $	(3 112 169) $	(594 803) $
Retrait des variations relatives aux obligations de la CSPAAT	(22 358) $	(23 769) $	(39 917) $	(37 024) $
Retrait des variations dans les prestations futures des employés	(79 147) $	(57 966) $	(48 212) $	(50 326) $
Perte nette ajustée	(13 089) $	(342 873) $	(675 166) $	(897 362) $

** 2016-2017 : 3 525 636 $ pour la mise en cale sèche quinquennale + 71 721 $ en dépenses d'immobilisation supplémentaire

TRAFIC À BORD DU TRAVERSIER CHI-CHEEMAUN : Pour une quatrième année consécutive, l'OSTC a connu une hausse du trafic dans sa saison de navigation. Le trafic tant véhicules que passagers a augmenté modérément, soit 2,01 % de trafic véhicules de plus qu'en 2016 (80 786 c. 79 191), et 1,95 % de trafic passagers de plus qu'en 2016 (206 718 c. 202 763). Ces résultats s'approchent de 1,15 % de l'objectif annuel raisonnable et soutenable de 87 700 véhicules et 226 000 passagers.

Pour continuer sur cet élan, l'OSTC s'attache à conserver ses clients et à en attirer de nouveaux. Dans cette optique, elle doit continuer de repérer et atténuer les processus que les clients perçoivent comme étant onéreux ainsi que les obstacles à l'agrément des trajets en traversier. L'OSTC continuera aussi de coopérer avec des partenaires de la communauté pour cerner des possibilités de développement commercial, puis élaborer des plans en conséquence et les mettre en œuvre.

En se concentrant sur ces éléments, l'OSTC a confiance que le trafic continuera d'augmenter et qu'elle pourra fournir une expérience de transport confortable et agréable que les clients privilégieront par rapport à toute autre option, quels que soient leurs lieux d'origine ou de destination.

COMMERCIALISATION : Maintenant que le volet de base de la stratégie de renouvellement de l'identité visuelle du Chi-Cheemaun – l'enveloppe de proue de style Woodland – a été mené à bien, l'OSTC et l'agence Cleansheet Communications ont choisi d'adopter un concept créatif fort mettant en vedette le navire lui-même, avec le slogan « Vous avez raté le bateau ». Il s'agit d'un prolongement de la campagne initiale « L'esprit du voyage », qui présente l'île Manitoulin comme destination et crée un lien émotif avec le public.

Constatant que les placements médias de 2005 et 2016 avaient été rentables, l'OSTC n'a pas modifié les plans : campagne d'affiches dans le réseau des transports en commun de Toronto, billets commandités dans les médias sociaux, bannières Web. Elle a aussi continué d'améliorer son site Web pour les clients.

Les efforts de marketing et de promotion du Chi-Cheemaun ont été sélectionnés parmi les meilleures campagnes dans la catégorie « stratégie de redressement » des prix 2017 du magazine Strategy. Ces prix rendent hommage à des idées qui façonnent, renforcent et transforment des marques grâce à des perspectives révélatrices et à l'excellence de leur exécution.

MS CHI-CHEEMAUN : VÉHICULES ET PASSAGERS TRANSPORTÉS, 2013 À 2017

	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Total	Variation par rapport à l'année précédente
VÉHICULES								
2017	6 432	11 558	21 455	22 802	13 209	5 330	80 786	2,01 %
2016	6 317	10 953	21 791	21 572	13 323	5 235	79 191	7,63 %
2015	5 915	9 771	19 601	20 867	12 097	5 327	73 578	8,68 %
2014	5 345	10 053	17 735	20 054	9 906	4 606	67 699	1,98 %
2013	3 378	9 432	17 907	20 628	9 933	5 107	66 385	**-6,44 %**
PASSAGERS								
2017	13 908	24 847	58 863	65 984	30 575	12 541	206 718	1,95 %
2016	13 529	24 614	59 385	61 916	31 645	11 674	202 763	9,18 %
2015	12 246	21 750	52 932	58 947	27 961	11 876	185 712	10,81 %
2014	10 906	22 272	46 321	56 613	21 689	9 792	167 593	7,28 %
2013	7 479	21 272	47 228	57 606	21 315	11 324	166 224	**-12,40 %**

DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL : Les expériences accessibles à bord ont encore évolué cette saison. 2017 était une grande année à la fois pour la nation et pour la province, puisque le Canada et l'Ontario célébraient leur 150e anniversaire. En partenariat avec la Georgian Bay Folk Society, l'OSTC a tiré parti de fonds mis à la disposition des festivals par le programme Fêtons l'Ontario. Ayant obtenu une subvention, elle a pu concrétiser la série d'événements « Un mois de dimanches ». Les passagers pouvaient ainsi assister gratuitement à une représentation dans le salon Fathom Five, chaque dimanche de juillet. Il s'agissait de célébrer l'Ontario et sa diversité avec des musiciens chevronnés et

des artistes émergents. Chaque semaine, un nouveau thème était à l'honneur : musique autochtone, multiculturelle, maison (musiciens locaux) et au féminin.

La série « Un mois de dimanches » s'ajoutait au programme populaire proposé de longue date à bord, comprenant les éléments suivants :

• Souper-croisière au soleil couchant, les vendredis au départ de Tobermory en dehors des périodes de pointe, et les lundis, mercredis et samedis au départ de Tobermory ainsi que les jeudis au départ de South Baymouth en période de pointe.

• La série de croisières-souper et concert, comprenant en 2017 David Newland – avec ses récits et ses chants sur le passage du Nord-Ouest, Trent Severn et James Keelaghan-Tyler Beckett. Chaque concert a fait salle comble ou affichait au moins complet à 90 %.

• Croisière-souper et concert-bénéfice avec The Trevor MacKenzie Band, en partenariat avec la campagne R4O de la radio 92.3 FM The Dock.

• Récits, chants et tambours traditionnels avec les Falcon Migwans. Cette année, il y avait en plus des ateliers d'artisanat à bord, où les passagers pouvaient fabriquer des tambours et des capteurs de rêves, tout en découvrant leur importance culturelle pour les Autochtones.

• 2e croisière annuelle de dégustation de bières artisanales, mettant en valeur les saveurs de la région avec des brasseurs locaux.

• Le programme « Pour le plaisir des amateurs d'astronomie », offert tous les jours (sauf les jeudis) en août.

En plus de l'affrètement pour l'excursion annuelle de l'Ordre de bon temps de la ville panoramique, le Chi-Cheemaun a été retenu par le Club Lions local pour une soirée de célébration de son bicentenaire.

L'OSTC a renouvelé des ententes avec les organisations suivantes : Georgian Bay Folk Society, le magazine Working It Out Together, les Comtés de Grey et Bruce, les organisations de promotion du tourisme RTO 7 et RTO 13A, le groupe MICA, le journal Manitoulin Expositor, Parcs Canada, la Route côtière de la baie Georgienne et le festival Bluegrass in County. Les partenariats communautaires jouent un rôle vital dans la promotion du traversier Chi-Cheemaun. De nouveaux partenariats ont été formés avec l'organisation de tourisme de Wikwemikong et le Waterfront Regeneration Trust qui fait la promotion de parcours cyclistes. Ils mèneront à des programmes en 2018.

63 576 $

ont été investis pour les coûts initiaux du projet de rénovation et d'agrandissement à Springmount.



IMMOBILISATIONS MAJEURES : Des projets d'immobilisation pour un montant de 1 136 442 $ ont été menés à bien en 2017-2018, consistant à apporter des améliorations aux terminaux de l'OSTC (Tobermory et South Baymouth), au siège social de l'OSTC (Springmount) et au MS Chi-Cheemaun.

Le projet de remise en état des toits des terminaux de l'OSTC a coûté 95 702 $. Sur ce montant, 39 179 $ ont été dépensés pour le toit du terminal de Tobermory, et 56 523 $, pour le toit du terminal de South Baymouth. Le travail a consisté à nettoyer le revêtement extérieur des toits plats, à mettre en place, réparer ou remplacer le dispositif d'imperméabilisation, l'isolation thermique, la couche de séparation, le pare-vapeur et le substrat. La création de voies de circulation était aussi incluse.

SURVOL OPÉRATIONNEL
RÉALISATIONS CLÉS

2,01 % de trafic véhicules de plus qu'en 2016 (80 786 c. 79 191), et 1,95 % de trafic passagers de plus qu'en 2016 (206 718 c. 202 763). Ces résultats s'approchent de 1,15 % de l'objectif annuel raisonnable et soutenable de 87 700 véhicules et 226 000 passagers.

Un montant de 63 576 $ a été investi pour le coût initial du projet de rénovation et d'agrandissement de l'immeuble de Springmount. Une part de 6564 $ a été consacrée aux plans préliminaires et dessins d'architecte, le solde de 57 012 $ étant affecté à l'enseigne extérieure de l'OSTC comprenant un affichage de messages électronique. Les matériaux utilisés pour la fabrication et l'installation de l'enseigne extérieure ont été choisis en vue de minimiser la pollution lumineuse. Le panneau d'affichage présente des messages d'information touristique et sur les chutes Jones de l'Office de protection de la nature de la région de Grey Sauble.

La remise en état de l'intérieur est abordée en phases dans le cadre d'un programme pluriannuel. En 2017-2018, le salon arrière et l'aire de jeu ont été terminés, au coût de 619 727 $ sur les 977 163 $ en dépenses d'immobilisations consacrées au MS Chi-Cheemaun. Ce projet de rénovation était le troisième du programme quinquennal de rénovation intérieure. Quand le programme sera terminé, les espaces intérieurs du navire auront été entièrement rénovés pour la première fois dans ses plus de 40 ans d'existence. Dans le salon arrière et l'aire de jeu, les travaux ont porté sur le remplacement des panneaux muraux par des panneaux plus légers et résistants au feu, le remplacement du revêtement de sol, l'installation de nouvelles portes pare-feu, l'achat de nouveaux meubles, de logiciels et de présentoirs d'œuvres d'art, ainsi que le remplacement des batteries de lampes fluorescentes par des dispositifs à DEL encastrés à intensité réglable. Le réaménagement de l'espace facilite la circulation entre les aires de places assises, ce qui améliore l'accessibilité. Les autres dépenses d'immobilisations pour le navire ont servi à remplacer de l'équipement naval, à des revêtements muraux, à l'équipement de la passerelle, à des aides à la navigation, à des registres coupe-feu, au remplacement de composants de la machine principale et à la deuxième et dernière phase concernant la génératrice d'urgence. Le tout s'élevait à 357 436 $.

MACHINERIE : Au cours de l'exercice 2007-2008, le navire a été complètement rééquipé avec un système redondant de propulsion mécanique interne. Cela fait, le navire devrait pouvoir fonctionner sans aucune défaillance; il est le seul navire disponible pour ce trajet. Il peut continuer de fonctionner si un des gros propulseurs doit être réparé ou entretenu pendant la saison de navigation, sans que les clients s'en rendent compte.

Le navire a également des systèmes hors propulsion pour lesquels il n'est pas possible de prévoir des systèmes redondants ou de secours. En cas de défaillance dans un de ces systèmes auxiliaires, le navire pourrait devoir suspendre ses services ou accuser des retards.

Dans la saison de navigation de 2017, le Chi-Cheemaun a perdu six allers-retours en raison de pannes mécaniques dans le système de gouverne, et un aller-retour, en raison d'une réparation planifiée au même système. Une fois la réparation effectuée, aucun autre trajet n'a été annulé pour cause de panne mécanique. Des retards sont survenus, sans perte de trajets, en raison d'un dysfonctionnement de la porte arrière du navire. Des défaillances du système hydraulique de commande de la porte empêchaient son ouverture, ce qui obligeait à des ajustements pour le chargement et le déchargement de véhicules.

SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT : L'OSTC a constamment assuré sa conformité au Code international de gestion de la sécurité, à titre volontaire, depuis sa certification auprès de la société

de classification Lloyd en 1997. Le système de gestion de la sécurité établit les politiques et procédures pour toutes les facettes de l'exploitation, avec comme objectif de diminuer les incidents liés à l'environnement et à la sécurité – dont il est prouvé qu'ils découlent surtout d'erreurs humaines ou de comportements humains. Grâce à un audit interne et externe, le système est constamment amélioré, et il permet d'évaluer et de réduire les risques inhérents à l'exploitation d'un service de transport maritime. L'engagement de l'OSTC à s'améliorer continuellement est resté centré sur le repérage et la déclaration d'accidents évités de justesse et sur la révision et l'amélioration des stratégies, politiques et procédures détaillées de gestion des risques.

L'OSTC a enregistré un taux de conformité de 100 % dans les audits ISM pour les quatre trimestres de 2017-2018. Il y a eu 8 signalements de blessures, sans perte de temps de travail.

L'OSTC s'est inscrite au programme de certification environnementale de l'Alliance verte en 2014, pour les quatre navires dont elle a la charge opérationnelle. Les participants à l'Alliance verte s'engagent à réduire continuellement leur empreinte environnementale. Chaque année, ils évaluent leur rendement environnemental selon le cadre de référence détaillé de l'Alliance. L'OSTC s'est jointe à l'Alliance verte au niveau 2 de l'échelle de rendement qui va de 1 à 5. Compte tenu de l'âge des navires de l'OSTC, l'avancement au niveau 3 ne serait possible que moyennant d'importants changements structuraux, comme la conversion à des combustibles sans émissions, ce qui n'est pas possible actuellement pour le Chi-Cheemaun ou le Niska I, dans les régions qu'ils desservent. L'OSTC continue d'essayer d'améliorer tous les aspects de ses activités qu'elle peut changer.

SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL : L'OSTC est assujettie à la Loi sur la santé et la sécurité au travail et aux règlements afférents du ministère du Travail de l'Ontario, spécialement le règlement sur les établissements industriels, plutôt qu'au Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime qui s'applique à la plupart des employeurs du secteur maritime, parce que la Province de l'Ontario n'a pas conclu d'entente avec le gouvernement du Canada pour assumer la responsabilité de la mise en application et de l'inspection de la santé et sécurité au travail sur les navires qui appartiennent à la Province. L'OSTC se conforme toutefois aussi bien aux règlements provinciaux qu'au Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime, puisque ce dernier est souvent plus rigoureux et s'applique mieux au milieu de travail maritime.



Aucun changement n'a été apporté à la réglementation sur la santé et la sécurité au travail en 2017-2018 qui aurait touché l'OSTC et qui n'aurait pas déjà été pris en compte dans les politiques et méthodes de l'OSTC comme pratique exemplaire.

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE : L'OSTC effectue un sondage en ligne continu sur la satisfaction des clients. Au moyen des médias sociaux et de son site Web, elle invite les clients à répondre à un questionnaire en ligne et à exprimer leurs idées et opinions sur la façon dont l'OSTC pourrait améliorer le service de traversier. Elle a reçu 240 questionnaires remplis. Les répondants ont témoigné d'un taux global de satisfaction de 83 %. En outre, des évaluations ont été communiquées dans les médias sociaux en 2017.



Le site Web Trip Advisor a donné au Chi-Cheemaun une cote de 4,5 sur 5 à partir de 524 évaluations du service du traversier, et Facebook, 4,8 étoiles sur 5 à partir de 126 évaluations.

Par exemple, le site Web Trip Advisor a donné au Chi-Cheemaun une cote de 4,5 sur 5 à partir de 524 évaluations du service du traversier, et Facebook, 4,8 étoiles sur 5 à partir de 126 évaluations. En combinant les diverses plateformes, les 890 évaluations enregistrées restent un échantillon statistiquement non significatif des 206 718 passagers transportés en 2017.

TRAVERSIER NISKA I DE MOOSONEE À L'ÎLE MOOSE FACTORY ISLAND : La saison d'exploitation du Niska I, sur la rivière Moose, a débuté précisément à la date prévue cette année. Elle s'est étendue du 17 mai au 4 novembre 2017. Il n'y a eu qu'un minimum de perturbations du service au cours de la saison des eaux libres en 2017 : seulement 19 signalements de retards en raison de niveau d'eau bas ou élevé, ou d'intempéries.

L'OSTC et son sous-traitant exploitant du navire, Complex RE, ont continué d'offrir des possibilités d'emploi à bord du Niska I dans le cadre d'un programme de stages de travail pour étudiants d'école secondaire de plus de 16 ans. Les étudiants participants apprennent comment fonctionne un traversier et aident le matelot en chef dans les opérations de chargement et déchargement, les services aux passagers et l'entretien routinier du navire. ■



REVENUS DU CHI-CHEEMAUN : Le revenu d'exploitation du Chi-Cheemaun s'est élevé en 2017-2018 à 10 659 720 $, alors que le budget prévoyait 10 304 500 $ en supposant une augmentation globale de 2 % de la clientèle par rapport à 2016-2017.

Le trafic a répondu aux attentes en 2017, avec une augmentation de 2,02 % pour les véhicules et de 1,96 % pour les passagers. La progression a apporté des revenus additionnels de 380 000 $, dont 60 % (228 000 $) venant directement des tarifs passagers et véhicules. Les revenus des soupers-croisières ont surpassé le budget de 10 %, signe de la popularité croissante des croisières agrémentées d'un souper et de divertissement. En outre, les ventes des boutiques de cadeaux ont augmenté de 20 %, et les revenus des croisières (croisières du printemps et de l'automne; affrètements privés) ont été de 162 % supérieurs au budget. Ce résultat est attribuable en partie au rétablissement de la croisière d'automne à partir de Tobermory, qui avait été annulée en 2016 en raison de l'inspection quinquennale obligatoire hors de l'eau.

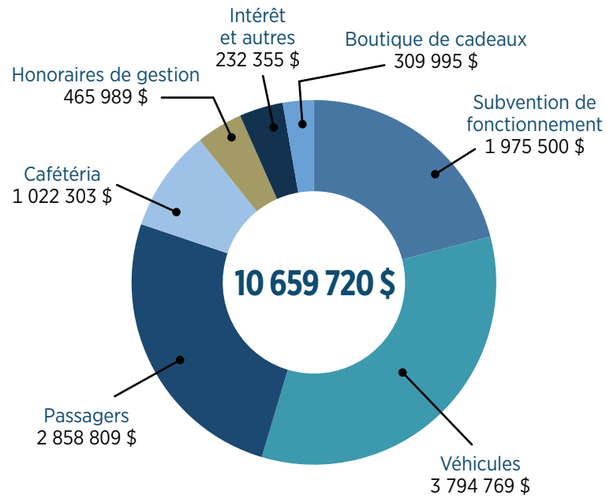
Le trafic de la saison 2017 a été légèrement supérieur à celui de 2008, atteignant son plus haut niveau depuis 13 ans. Bien que le trafic continue d'augmenter d'année en année, l'organisation sait que le service de traversier n'est qu'une des diverses options s'offrant aux voyageurs pour se rendre à destination. Elle surveillera donc constamment l'évolution du trafic pour assurer sa viabilité financière à long terme.



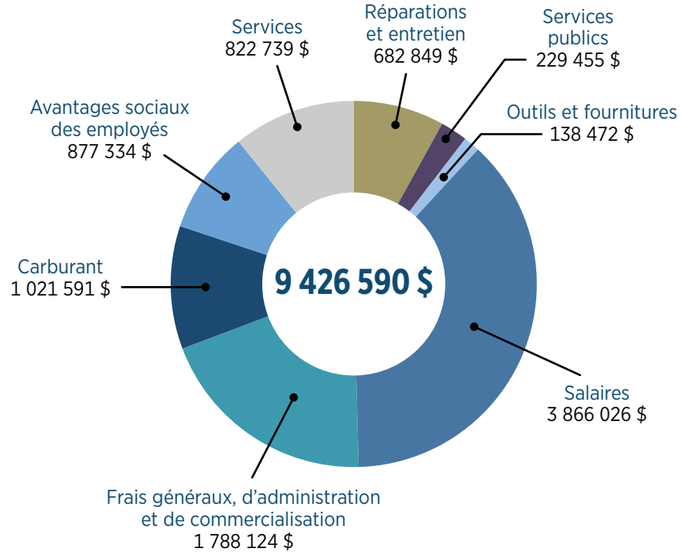
DÉPENSES DU CHI-CHEEMAUN : Le résultat prévu de 28 500 $ au-delà du seuil de rentabilité était fondé sur un budget total de 10 276 000 $. N'en faisaient pas partie les dépenses d'immobilisations, car celles-ci sont financées et comptabilisées séparément. Les dépenses s'élevaient en fin d'exercice à 9 426 590 $, soit 849 410 $ de moins qu'au budget.

Les trois premiers éléments des frais d'exploitation étaient les salaires, les frais d'administration et de commercialisation, et le carburant, pour 6 675 741 $. Ils faisaient 71 % des frais d'exploitation de 9 426 590 $ en 2017.

Revenus de 2017-2018



Dépenses d'exploitation de 2017-2018



Le prix du carburant a fluctué en raison de l'évolution du marché et d'événements internationaux. Les dépenses en carburant ont été de 12 % inférieures au budget en 2017, ce qui représente 145 025 $. L'écart entre dépenses salariales réelles et prévues a été de 406 160 $. Le montant comprend les honoraires d'un consultant pour l'examen de l'échelle salariale; il comprend aussi des augmentations salariales prévues mais non encore payées à la fin de l'année. La troisième année de la campagne de marketing « L'esprit du voyage » de l'OSTC a coûté 400 000 $, pour la production de contenu créatif supplémentaire et un accroissement de la diffusion. L'OSTC attribue le redressement de l'achalandage des traversiers à la campagne de marketing.

REVENUS ET DÉPENSES DU NISKA I : Les revenus des services de traversier ont surpassé le budget par 55 418 $ par suite d'une augmentation du nombre de passagers et de camions de transport.



Des dépenses de 19 163 $ ont été engagées au-delà du montant au budget. L'écart est attribuable à la différence dans le nombre de jours d'exploitation d'une année à l'autre. ■

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT
D'OWEN SOUND LIMITÉE

ÉTATS FINANCIERS

Pour l'exercice terminé le 31 mars 2018

TABLE DES MATIÈRES

Responsabilité de la haute direction 16

Rapport de l'auditeur indépendant 17

ÉTATS FINANCIERS

État de la situation financière 18

État des résultats d'exploitation et de l'excédent accumulé 19

État de la variation des actifs financiers nets 20

État des flux de trésorerie 21

Notes complémentaires aux états financiers 22

RESPONSABILITÉ DE LA HAUTE DIRECTION

La haute direction de la Société de transport d'Owen Sound limitée est responsable de l'intégrité et de la présentation fidèle des états financiers et des autres renseignements compris dans le rapport annuel. Les états financiers ont été préparés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public. La préparation des états financiers a forcément demandé du jugement de la part de la direction de même que ses meilleures estimations, particulièrement lorsque les transactions touchant la période comptable courante se fondent sur des projections d'avenir. Tous les renseignements financiers compris dans le présent rapport annuel concordent avec les états financiers.

La société dispose de systèmes de vérification comptable à l'interne conçus pour assurer un degré d'assurance raisonnable quant à l'exactitude et à la fiabilité des renseignements financiers, à la comptabilisation adéquate des éléments d'actif et de passif de la société, ainsi qu'à la sauvegarde des éléments d'actif. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le comité de vérification de la société (le conseil d'établissement du comité d'administrateurs du conseil).

SUSAN SCHREMPF
Présidente et chef
de la direction

BDO

Tel: 519 376 6110
Fax: 519 376 4741
www.bdo.ca

BDO Canada LLP
1717 2nd Avenue E, Third Floor
PO Box 397
Owen Sound ON N4K 5P7 Canada

Rapport de l'auditeur indépendant

Aux membres de la Société de transport d'Owen Sound limitée

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de la Société de transport d'Owen Sound limitée, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2018 et les états des résultats d'exploitation et de l'excédent accumulé, des variations des actifs financiers nets et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisions l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

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

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous les aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société de transport d'Owen Sound limitée au 31 mars 2018, ainsi que des résultats de son exploitation, des variations des actifs financiers nets et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

BDO Canada LLP

Comptables agréés, experts-comptables autorisés
Owen Sound (Ontario)
Le 2 août 2018

BDO Canada s.r.l./S.E.N.C.R.L./LLp, une société à responsabilité limitée canadienne, est membre du réseau de BDO International Limited, une société de droit anglais, et fait partie du réseau international de sociétés membres indépendantes BDO.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND LIMITÉE

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS	2018	2017
Actifs financiers		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 2)	**2 573 093 $**	1 993 949 $
Comptes débiteurs (note 3)	**1 462 426**	1 230 973
Stock destiné à la revente	**69 226**	75 221
	4 104 745	3 300 143
Passif		
Comptes créditeurs et charges à payer	**340 949**	820 920
Obligations relatives aux prestations futures des employés (note 6)	**1 076 551**	997 404
Obligations au titre des indemnités d'accident du travail (note 7)	**299 102**	276 744
	1 716 602	2 095 068
Actifs financiers nets	**2 388 143**	1 205 075
Éventualités (Note 11)		
Actifs non financiers		
Stock pour utilisation propre	**188 269**	210 587
Immobilisations corporelles (note 8)	**20 434 443**	20 370 335
	20 622 712	20 580 922
Excédent accumulé (note 9)	**23 010 855 $**	21 785 997 $

Approuvé au nom de la société :



Président du conseil



Présidente et chef de la direction

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND LIMITÉE

ÉTAT DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION ET DE L'EXCÉDENT ACCUMULÉ

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS	2018 Budget (note 10)	2018 **Réel**	2017 Réel
Produits			
Subvention du ministère du Développement du Nord et des Mines (note 13(a))	5 597 000 $	**3 499 442 $**	7 924 967 $
Véhicules	3 605 000	**3 796 456**	3 630 491
Revenu des passagers	2 834 200	**2 880 393**	2 842 628
Cafétéria	977 500	**1 022 303**	978 504
Honoraires de gestion du service de traversier de l'île Pelée (note 13 (b))	520 000	**465 989**	460 161
Intérêts, frais de transport et autres	303 300	**437 502**	353 466
Revenus des boutiques de cadeaux et des terminaux	262 000	**309 995**	260 180
Partenariat ontarien de marketing touristique	-	**-**	50 500
	14 099 000	**12 412 080**	16 500 897
Charges			
Entretien et réparations (note 13(a))	801 492	**778 164**	4 328 866
Salaires	4 398 000	**3 954 046**	3 856 977
Frais généraux et d'administration	2 062 707	**1 907 831**	2 167 764
Carburant	1 195 366	**1 052 445**	1 040 142
Services	1 018 580	**1 048 943**	981 333
Avantages sociaux des employés	935 025	**978 839**	975 630
Amortissement	-	**1 094 714**	970 704
Services publics	258 080	**232 450**	268 391
Outils et fournitures	152 000	**139 790**	135 897
	10 821 250	**11 187 222**	14 725 704
Excédent annuel (note 10)	3 277 750	**1 224 858**	1 775 193
Excédent accumulé, début d'exercice	21 785 997	**21 785 997**	20 010 804
Excédent accumulé, fin d'exercice	25 063 747 $	**23 010 855 $**	21 785 997 $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND LIMITÉE

ÉTAT DES VARIATIONS DES ACTIFS FINANCIERS NETS

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS	2018	2018	2017
	Budget (note 10)	**Réel**	Réel
Excédent annuel (page 5)	3 277 750 $	**1 224 858 $**	1 775 193 $
Acquisition d'immobilisations corporelles	(3 234 000)	**(1 158 822)**	(2 108 052)
Amortissement des immobilisations corporelles	-	**1 094 714**	970 704
	(3 234 000)	**(64 108)**	(1 137 348)
	43 750	**1 160 750**	637 845
Variation du stock pour utilisation propre	-	**22 318**	(24 382)
Variation des charges payées d'avance	-	**-**	625
Augmentation des actifs financiers nets	43 750	**1 183 068**	614 088
Actifs financiers nets, début d'exercice	1 205 075	**1 205 075**	590 987
Actifs financiers nets, fin d'exercice	1 248 825 $	**2 388 143 $**	1 205 075 $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND LIMITÉE

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS	2018	2017
Flux de trésorerie provenant (étant utilisé pour)		
Activités d'exploitation		
Excédent annuel	**1 224 858 $**	1 775 193 $
Postes hors liquidités		
Amortissement	**1 094 714**	970 704
Modifications apportées aux obligations au titre d'indemnités d'accident du travail (note 7)	**22 358**	23 769
Variations dans les obligations relatives aux prestations futures des employés (note 6)	**79 147**	57 966
	2 421 077	2 827 632
Variations du solde hors liquidités du fonds de roulement		
Comptes débiteurs	**(231 453)**	1 752 462
Stock destiné à la revente	**5 995**	(29 235)
Stock pour utilisation propre	**22 318**	(24 382)
Charges payées d'avance	**-**	625
Comptes créditeurs et charges à payer	**(479 971)**	388 811
	1 737 966	4 915 913
Activités de placement		
Acquisitions d'immobilisations	**(1 158 822)**	(2 108 052)
Activités de financement		
Baisse de la dette bancaire	**-**	(856 736)
Variations de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de l'exercice	**579 144**	1 951 125
Trésorerie et équivalents de trésorerie, début d'exercice	**1 993 949**	42 824
Trésorerie et équivalents de trésorerie, fin d'exercice	**2 573 093 $**	1 993 949 $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

31 MARS 2018

1. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Nature des activités

La Société de transport d'Owen Sound limitée (OSTC), un organisme commercial gouvernemental de la Province de l'Ontario, détient et exploite un traversier saisonnier pour des véhicules et des passagers, le M.S. Chi-Cheemaun, reliant Tobermory à l'île Manitoulin, ainsi que le traversier M.V. Niska I, qui relie Moosonee à l'île Moose Factory. Elle fournit aussi des services de gestion de navires au ministère des Transports pour deux navires, le M.V. Pelée Islander et le M.V. Jiimaan, assurant la liaison avec l'île Pelée, et offre un service aérien quotidien entre la partie continentale de l'Ontario et l'île Pelée pendant l'hiver, quand le service de traversier n'est pas en fonction.

L'unique action ordinaire en circulation de l'OSTC appartient au ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM).

Responsabilité de la direction

Les états financiers ont été préparés par la direction de l'OSTC. La direction est responsable de l'intégrité, la fiabilité, la comparabilité et la présentation de l'information financière. Le conseil d'administration révise et approuve les états financiers.

Méthodes comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public établies par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) de l'Institut canadien des comptables agréés.

Dans la comptabilité d'exercice, les effets des transactions et des événements sont constatés dans la période où les transactions et événements ont lieu, qu'il y ait ou non eu réception ou versement d'un paiement en argent comptant ou l'équivalent.

Trésorerie et équivalents de trésoreri

Les espèces et quasi-espèces comprennent l'encaisse et les soldes bancaires.

Stocks

Les stocks de biens destinés à la revente sont comptabilisés au moindre du coût ou de la valeur de réalisation nette. Le coût est déterminé d'après la méthode du premier entré, premier sorti.

Les stocks pour utilisation propre sont comptabilisés au moindre du coût ou du coût de remplacement.

31 MARS 2018

1. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, déduction faite de l'amortissement cumulé. Les coûts incluent tous les montants qui sont directement attribuables à l'acquisition, à la construction, au développement ou à l'amélioration de l'actif. Les apports reçus sous forme d'immobilisations sont comptabilisés à la juste valeur à la date de l'apport. Les charges d'entretien et de réparations sont imputées aux frais d'exploitation. Les améliorations qui prolongent la durée de vie prévue d'un actif sont immobilisées. Lorsqu'une immobilisation ne contribue plus à la capacité de l'OSTC de fournir des services, ou la valeur des avantages économiques futurs associés à cette immobilisation est moindre que sa valeur comptable nette, la valeur comptable de l'immobilisation est réduite pour refléter la diminution de la valeur de l'immobilisation. Les travaux de construction en cours ne sont pas amortis jusqu'à ce qu'ils soient pratiquement achevés et que l'actif soit prêt à être utilisé.

L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur les durées d'utilisation prévues des actifs. Les durées d'utilisation prévues des principales catégories d'actifs sont les suivantes :

Aménagements des terrains	10 ans
Immeubles et améliorations	20 ans
Matériel et autres	5 ans
Navires maritimes	30 ans

Instruments financiers

Les instruments financiers sont initialement enregistrés à leur juste valeur.

Au cours des périodes ultérieures, les instruments financiers sont comptabilisés au coût ou au coût après amortissement à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif, moins toute dépréciation des actifs financiers.

Les coûts de transaction liés aux instruments financiers évalués au coût après amortissement sont ajoutés à la valeur comptable des instruments.

La dépréciation des actifs financiers évalués au coût après amortissement est comptabilisée lorsque le montant d'une perte est connu avec suffisamment de précision et qu'il n'est pas réaliste d'envisager un recouvrement. Les actifs financiers sont alors ramenés à leur valeur recouvrable nette et la dépréciation est comptabilisée dans l'état des résultats d'exploitation.

31 MARS 2018

1. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Dette bancaire

La dette bancaire inclut les découverts bancaires à court terme.

Impôts sur le revenu

À titre d'organisme gouvernemental de la Province de l'Ontario, l'OSTC est exemptée des impôts sur le revenu et par conséquent aucune provision pour l'impôt n'apparaît dans ces états financiers.

Prestations futures des employés

Les employés admissibles de l'OSTC continuent à participer au régime de retraite à prestations déterminées de la CTON (l'ancienne société mère de l'OSTC). Les cotisations au régime de retraite, un régime interentreprises à prestations déterminées, sont comptabilisées en charges lorsqu'elles sont encourues.

Les employés embauchés après le 1er avril 2002 sont admissibles au régime de retraite à prestations déterminées des fonctionnaires de l'Ontario. Les cotisations au régime de retraite, un régime interentreprises à prestations déterminées, sont comptabilisées en charges lorsqu'elles sont encourues.

De plus, les employés admissibles ont aussi droit à des avantages sociaux complémentaires après la retraite, tels que l'assurance-vie, les soins de santé et l'assurance invalidité à long terme dans le cadre du régime collectif interentreprises de la CTON. Les coûts associés à ces prestations futures sont calculés selon la méthode actuarielle de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables.

Les charges liées et non liées aux régimes de retraite comprennent le coût des services courants, les intérêts et ajustements provenant de modifications aux régimes, ainsi que de variations d'hypothèses et de gains ou pertes actuariels nets. Ces charges sont comptabilisées dans l'année durant laquelle les employés rendent les services correspondants à l'OSTC.

Sécurité professionnelle et assurance contre les accidents du travail

En ce qui a trait aux indemnités d'accident du travail, la société est classée comme employeur mentionné à l'annexe 2. À ce titre, l'OSTC est individuellement responsable du remboursement à la CSPAAT de tous les coûts en lien avec les demandes d'indemnisation de ses travailleurs à la CSPAAT. Les prestations futures estimées sont déterminées en utilisant les calculs actuariels, et l'OSTC reconnaît son obligation à l'égard des prestations futures selon la comptabilité d'exercice.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND LIMITÉE
NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2018

1. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Passif au titre des sites contaminés

Un site contaminé est un site dans lequel la concentration de substances nocives dépasse les niveaux maximums admissibles selon une norme environnementale. Les sites qui sont présentement utilisés de façon productive sont jugés contaminés seulement si un événement imprévu cause une contamination. La responsabilité de réhabiliter des sites contaminés est constatée lorsque : l'organisme est directement responsable de la contamination ou en accepte la responsabilité; on s'attend à ce que des avantages économiques futurs soient perdus; et une estimation raisonnable du montant peut être établie. Le passif comprend tous les coûts directement attribuables aux activités de réhabilitation, y compris les activités, l'entretien et la surveillance qui doivent être faits après la réhabilitation. Le passif est comptabilisé déduction faite de tout recouvrement prévu. La direction n'a été avisée d'aucun site contaminé.

Comptabilisation des produits

Les produits des véhicules et des passagers sont généralement comptabilisés selon la date de vente des billets.

Les produits des cafétérias, des boutiques de cadeaux et des terminaux et autres revenus sont consignés au moment de la vente des biens ou de la prestation des services et lorsque le recouvrement est raisonnablement assuré.

Les intérêts sont comptabilisés pendant la période où ils ont été générés.

Les transferts gouvernementaux sont comptabilisés dans les états financiers comme des produits au moment où le transfert est autorisé et où tous critères d'admissibilité ont été respectés, sauf dans la mesure où les stipulations relatives au transfert créent une obligation qui répond à la définition d'un passif. Les transferts sont comptabilisés comme des revenus reportés lorsque les stipulations relatives au transfert créent un passif. Les produits des transferts sont comptabilisés dans l'état des résultats d'exploitation lorsque l'obligation créée par les stipulations est réglée.

Conversion des devises

Les comptes en devises sont convertis en dollars canadiens comme suit :

À la date de la transaction, tous les actifs, passifs, produits ou charges sont convertis en dollars canadiens selon le taux de change en vigueur à cette date. À la date de la fin d'exercice, les éléments d'actif et de passif monétaires sont convertis en dollars canadiens selon le taux de change en vigueur à cette date. Les gains et les pertes résultant de la conversion des devises sont inclus dans les produits de l'exercice en cours.

Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public oblige la direction à effectuer des estimations et à formuler des hypothèses qui influent sur l'actif, le passif et les charges consignés pendant la période de référence. Des estimations sont utilisées pour comptabiliser certains éléments comme les subventions accumulées à recevoir, les charges à payer, les prestations futures des employés, les obligations au titre des indemnités d'accident du travail et la durée de vie des immobilisations corporelles. De par leur nature, ces estimations comportent une incertitude relative à la mesure, et les résultats réels pourraient différer des meilleures estimations de la direction à mesure que de l'information supplémentaire sera disponible.

31 MARS 2018

2. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

	2018	2017
Encaisse	**15 150 $**	14 300 $
Banque	**2 555 747**	1 970 906
En transit	**2 196**	8 743
	2 573 093 $	1 993 949 $

Le 31 mars 2018, la société avait des dépôts de 2 723 749 $ dans une banque à charte canadienne. La Société d'assurance-dépôts du Canada assure les dépôts admissibles à hauteur de 100 000 $ par déposant et par institution financière.

3. COMPTES DÉBITEURS

	2018	2017
Ministère du Développement du Nord et des Mines	**185 002 $**	385 572 $
Ministère des Transports	**956 559**	509 491
Autre	**320 865**	335 910
	1 462 426 $	1 230 973 $

4. DETTE BANCAIRE

L'OSTC a négocié une marge de crédit d'exploitation avec une banque à charte canadienne, remboursable à demande, et portant intérêt au taux préférentiel de la banque moins 0,5 %. Le montant maximum autorisé qui peut être avancé sur cette marge de crédit est de 2 000 000 $. Au 31 mars 2018, la société avait, en vertu de cet accord, une capacité de crédit inutilisée de 2 000 000 $.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND LIMITÉE
NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2018

5. CONVENTIONS DE PRESTATIONS DE RETRAITE

Commission de transport Ontario Northland

La société verse des cotisations au régime de retraite contributif de la Commission de transport Ontario Northland (le « régime »), lequel constitue un régime interentreprises, pour le compte de 12 membres de son personnel. Le régime est un régime à prestations déterminées qui précise le montant des prestations de retraite que recevront les salariés en fonction des années de service et des taux de salaire. Les employés et les employeurs cotisent conjointement au régime. Le montant des cotisations versées au régime par la Société de transport d'Owen Sound limitée pour l'année 2018 s'élevait à 97 851 $ (2017 – 75 063 $). Les participants cotisent 5,50 % (2017 – 5,00 %) de la portion de leur revenu se situant entre l'exemption de base de l'année (EBA) et le maximum des gains annuels ouvrant droit à pension (MGAP) tel qu'il est défini par le Régime de pensions du Canada, plus 7,30 % (2017 – 9,00 %) de tous les autres revenus. Aucune cotisation n'est requise si le participant du régime compte 35 ans ou plus de service ouvrant droit à pension et qu'il ne peut plus accumuler d'autres prestations.

Puisqu'il s'agit d'un régime interentreprises, tout excédent ou déficit du régime de retraite est la responsabilité partagée de la Commission de transport Ontario Northland et des autres participants du régime et de leurs employés. Par conséquent, la société ne tient compte d'aucune part du surplus ou du déficit du régime de retraite. Le dernier rapport disponible pour le régime était daté du 1er janvier 2017. À ce moment, le régime faisait état d'un déficit actuariel de 71,8 millions de dollars (2014 – déficit actuariel de 66,0 millions de dollars), selon des engagements actuariels de 593,5 millions de dollars (2014 – 540,9 millions de dollars), un actif actuariel de 521,7 millions de dollars (2014 – 483,0 millions de dollars) et un solde créditeur de l'exercice antérieur de -0- $ (2014 – 8,1 millions de dollars). Le régime de retraite d'Ontario Northland est actuellement sous-capitalisé en raison de pertes subies par la caisse en 2008-2009 et du taux historiquement bas des taux d'intérêt dans les années suivantes. La Province a pris acte des difficultés qui se posent aux employeurs du secteur public et a fourni à Ontario Northland la possibilité de réduire ses cotisations au régime de retraite en présentant une demande au titre d'un programme d'allégement de la capitalisation. Ontario Northland a entrepris un examen de son régime, repérant d'éventuelles économies et sollicitant des avis sur d'éventuelles modifications au régime en vue d'assurer sa viabilité.

Après la fin de l'exercice, les 12 employés ont choisi de transférer leurs pensions au Régime de retraite des fonctionnaires de l'Ontario. Le 1er mai 2018, tous les employés ont cessé de cotiser à la Commission de transport Ontario Northland et commencé à cotiser au Régime de retraite des fonctionnaires de l'Ontario. Les anciennes pensions des employés sont encore auprès de la Commission de transport Ontario Northland, mais il est prévu qu'elles seront transférées au Régime de retraite des fonctionnaires de l'Ontario dans les 12 à 18 mois à venir.

Régime de retraite des fonctionnaires de l'Ontario

La société verse des cotisations au régime de retraite contributif du Régime de retraite des fonctionnaires de l'Ontario, lequel constitue un régime interentreprises, pour le compte de 18 membres de son personnel. Le régime est un régime à prestations déterminées qui précise le montant des prestations de retraite que recevront les salariés en fonction des années de service et des taux de salaire. Les employés et les employeurs cotisent conjointement au régime. Le montant des cotisations versées au régime par la Société de transport d'Owen Sound limitée pour l'année 2018 s'élevait à 55 729 $ (2017 – 43 822 $). Les participants cotisent 6,4 % (2017 – 6,4 %) de la portion de leur revenu se situant entre l'exemption de base de l'année (EBA) et le maximum des gains annuels ouvrant droit à pension (MGAP) tel qu'il est défini par le Régime de pensions du Canada, plus 9,5 % (2017 – 9,5 %) de tous les autres revenus.

Puisqu'il s'agit d'un régime interentreprises, tout excédent ou déficit du régime de retraite est la responsabilité partagée de tous les participants du régime et de leurs employés. Par conséquent, la société ne tient compte d'aucune part du surplus ou du déficit du régime de retraite. Le dernier rapport disponible pour le régime était daté du 31 décembre 2017. À ce moment, le régime faisait état d'un déficit actuariel de 738 millions de dollars (2017 – déficit actuariel de 795 millions de dollars), selon des engagements actuariels de 27,2 milliards de dollars (2017 – 25,2 milliards de dollars) et un actif actuariel de 26,5 milliards de dollars (2017 – 24,4 milliards de dollars). La suffisance permanente des taux de cotisation actuels devra faire l'objet d'une surveillance car les fluctuations des marchés financiers pourraient mener à un accroissement futur des besoins de financement.

31 MARS 2018

6. PRESTATIONS DE RETRAITE ET AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

La société offre certains avantages, notamment des prestations de retraite et d'autres avantages postérieurs à l'emploi à ses employés. Les avantages postérieurs à l'emploi au 31 mars comprennent les éléments suivants :

	2018	2017
Coût des prestations pour la période actuelle	**1 389 780 $**	1 359 938 $
Perte actuarielle non amortie	**(313 229)**	(362 534)
Avantages complémentaires postérieurs à la retraite	**1 076 551**	997 404
Prestations de retraite constituées	**-**	-
	1 076 551 $	997 404 $

Avantages complémentaires de retraite

Les paiements de ces avantages totalisaient 127 669 $ (2017 – 136 188 $), ce qui comprend les versements pour les employés actuels et ceux à la retraite. Les évaluations actuarielles aux fins de la comptabilité sont effectuées pour les avantages complémentaires de retraite au moyen de la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Le rapport actuariel le plus récent a été publié en date du 31 mars 2016.

L'évaluation actuarielle se fonde sur diverses hypothèses quant à des événements futurs, notamment les taux d'inflation, les taux d'inflation des frais médicaux, la croissance des salaires, le roulement du personnel et les taux de mortalité. Les hypothèses utilisées reflètent les meilleures estimations de la direction. Les obligations relatives aux avantages postérieurs à l'emploi ont été déterminées en utilisant un taux d'actualisation de 4,75 % (2017 – 4,75 %). Pour les coûts des services complémentaires de santé, un taux de croissance annuel de 5,3 % a été prévu pour 2016, diminuant à un taux final de 4,0 % par année pour 2021. Pour les frais dentaires, un taux de croissance annuel de 4,0 % a été prévu.

	2018	2017
Coût des prestations pour la période actuelle	**26 819 $**	25 101 $
Amortissement de la perte actuarielle	**49 305**	49 305
Charges au titre des prestations de retraite	**76 124**	74 406
Charges d'intérêt	**63 791**	62 413
Prestations payées	**(60 768)**	(57 952)
Dépenses totales pour l'exercice	**79 147 $**	78 867 $

31 MARS 2018

7. PRESTATIONS FUTURES DE LA CSPAAT ET ENGAGEMENT

Puisque l'OSTC est un employeur mentionné à l'annexe 2 de la *Loi de 1997 sur la sécurité professionnelle et l'assurance contre les accidents du travail*, elle est tenue d'assurer elle-même la totalité du risque associé à ses propres demandes d'indemnisation à la CSPAAT et est individuellement responsable du remboursement à la CSPAAT de tous les coûts en lien avec les demandes d'indemnisation de ses travailleurs à la CSPAAT.

	2018	2017
Obligation au titre des prestations constituées	**306 651 $**	304 860 $
Perte actuarielle non amortie	**(7 549)**	(28 116)
Prestations futures de la CSPAAT	**299 102 $**	276 744 $

Les évaluations actuarielles aux fins de la comptabilité sont effectuées, pour les prestations futures de la CSPAAT, au moyen de la méthode de la répartition des prestations. Le rapport actuariel le plus récent a été publié en date du 31 mars 2016.

L'évaluation actuarielle se fonde sur diverses hypothèses sur des événements futurs, notamment les taux d'actualisation, les hausses des salaires et les taux de paiement de la CSPAAT. Les hypothèses utilisées reflètent les meilleures estimations de la direction. Les obligations relatives aux prestations de la CSPAAT ont été déterminées en utilisant un taux d'actualisation de 4,25 % (2017 – 4,25 %), un taux moyen d'indemnisation des accidents avec arrêt de travail de 50 %, un taux administratif de la CSPAAT de 36 % et un nombre moyen d'absences résultant de blessures de 1.

	2018	2017
Coût des prestations pour la période actuelle	**26 138 $**	27 263 $
Amortissement des pertes	**20 567**	20 567
Charges des prestations de la CSPAAT	**46 705**	47 830
Charges d'intérêt	**12 724**	12 668
Prestations payées	**(37 071)**	(36 729)
Dépenses totales pour l'exercice	**22 358 $**	23 769 $

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Au 31 mars 2018, une somme de 1 145 821 $ (2017 – 2 108 052 $) en immobilisations corporelles pour le traversier Chi-Cheemaun n'avait pas été amortie, les travaux d'installation n'étant pas terminés.

En 2017, l'OSTC a acquis des immobilisations corporelles d'une valeur de 1 136 442 $ (2017 – 2 036 331 $) avec des fonds d'immobilisation. Des fonds d'immobilisation de -0- $ (2017 – 3 525 636 $) ont été reçus pour des projets qui ne répondaient pas aux exigences de capitalisation et ont donc été comptabilisés en charges. L'OSTC a utilisé 22 380 $ (2017 – 71 721 $) de ses propres fonds d'exploitation pour couvrir des coûts additionnels en immobilisations.

31 MARS 2018

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

	2018						
	Terrains	Aménagements des terrains	Immeubles et améliorations	Matériel et autres	Traversier Chi-Cheemaun	Traversier Niska I	Total
Coût, début d'exercice	76 100 $	20 200 $	2 268 145 $	695 746 $	30 309 042 $	4 420 172 $	37 789 405 $
Acquisitions	-	-	159 278	7 040	992 504	-	1 158 822
Coût, fin d'exercice	76 100	20 200	2 427 423	702 786	31 301 546	4 420 172	38 948 227
Amortissement cumulé, début d'exercice	-	9 090	1 035 298	554 082	15 347 947	472 653	17 419 070
Amortissement	-	1 010	200 212	39 548	673 540	180 404	1 094 714
Amortissement cumulé, fin d'exercice	-	10 100	1 235 510	593 630	16 021 487	653 057	18 513 784
Valeur comptable nette, fin d'exercice	76 100 $	10 100 $	1 191 913 $	109 156 $	15 280 059 $	3 767 115 $	20 434 443 $

31 MARS 2018

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

	2017						
	Terrains	Aménagements des terrains	Immeubles et améliorations	Matériel et autres	Traversier Chi-Cheemaun	Traversier Niska I	Total
Coût, début d'exercice	76 100 $	20 200 $	2 029 964 $	668 757 $	28 631 700 $	4 254 632 $	35 681 353 $
Acquisitions	-	-	238 181	26 989	1 677 342	165 540	2 108 052
Coût, fin d'exercice	76 100	20 200	2 268 145	695 746	30 309 042	4 420 172	37 789 405
Amortissement cumulé, début d'exercice	-	8 080	883 116	514 847	14 716 966	325 357	16 448 366
Amortissement	-	1 010	152 182	39 235	630 981	147 296	970 704
Amortissement cumulé, fin d'exercice	-	9 090	1 035 298	554 082	15 347 947	472 653	17 419 070
Valeur comptable nette, fin d'exercice	76 100 $	11 110 $	1 232 847 $	141 664 $	14 961 095 $	3 947 519 $	20 370 335 $

31 MARS 2018

9. EXCÉDENT ACCUMULÉ

L'excédent accumulé est constitué des catégories ci-après :

	2018	2017
Investissements dans les immobilisations corporelles	**20 434 443 $**	20 370 335 $
Prestations de la CSPAAT non capitalisées	**(299 102)**	(276 744)
Prestations futures des employés non capitalisées	**(1 076 551)**	(997 404)
Excédent général (note 10)	**3 952 065**	2 689 810
Excédent accumulé	**23 010 855 $**	21 785 997 $

10. BUDGETS

Selon les principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public, les montants budgétaires doivent être comptabilisés sur les états consolidés des résultats d'exploitation et de l'excédent accumulé et de la variation dans les actifs financiers nets aux fins de comparaison. Les montants du budget 2018 de l'OSTC, lequel a été approuvé par le conseil d'administration, ont été reclassés afin qu'ils soient conformes à la présentation des états consolidés des résultats d'exploitation et de l'excédent accumulé et de la variation dans les actifs financiers nets. Ci-après figure un rapprochement du budget approuvé par le conseil d'administration.

	2018	2018	2017
	Budget	**Réel**	Réel
Excédent annuel (page 5)	3 277 750 $	**1 224 858 $**	1 775 193 $
Amortissement	-	**1 094 714**	970 704
Variation des obligations non capitalisées	-	**101 505**	81 735
	3 277 750	**2 421 077**	2 827 632
Acquisition d'immobilisations, cessions et dépréciations	(3 234 000)	**(1 158 822)**	(2 108 052)
	43 750	**1 262 255**	719 580
Excédent général de l'exercice précédent	-	**2 689 810**	1 970 230
Excédent général (note 9)	43 750 $	**3 952 065 $**	2 689 810 $

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND LIMITÉE
NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2018

11. ÉVENTUALITÉS

a) L'OSTC a été nommée dans un certain nombre d'actions judiciaires consécutives à un accident d'avion mortel ayant eu lieu le 17 janvier 2004 à l'île Pelée.

En tant qu'exploitant du service aérien et selon son entente avec l'OSTC, Georgian Express Ltd. a souscrit une assurance responsabilité de 20 millions de dollars en nommant l'OSTC comme assuré supplémentaire. En outre, Georgian Express Ltd. s'est engagée à tenir indemne et à couvert l'OSTC dans le cadre de l'entente d'exploitation.

À l'heure actuelle, il n'est pas possible de déterminer l'issue de ces actions, et ainsi celles-ci ne figurent pas dans les états financiers. Toutefois, si les dommages-intérêts dépassaient la couverture en place, l'OSTC sera indemnisée par le ministère des Transports.

b) L'OSTC est impliquée dans d'autres actions en justice, et croit avoir les justifications juridiques et/ou la couverture d'assurance appropriées à l'égard de ces litiges. Il est toutefois possible que ces cas entraînent des résultats défavorables pour la société. Les résultats d'un litige sont difficiles à prédire. Si un résultat défavorable se produit, la direction croit que le montant de toute perte qui pourrait dépasser la couverture d'assurance sera peu important.

12. ENGAGEMENTS

a) L'OSTC a conclu une entente avec un sous-traitant prenant fin le 31 octobre 2018 pour fournir des services de traversier au nom de l'OSTC entre Moosonee et l'île Moose Factory. L'entente exige que l'OSTC paie 175 536 $ par saison, ce montant étant rajusté annuellement en fonction des variations de l'indice des prix à la consommation, plus 1,5 % pour une augmentation annuelle totale d'au moins 3 % par année.

b) L'OSTC a conclu une entente avec une entreprise pour qu'elle lui fournisse des services-conseils et des recommandations au sujet de son système de rémunération et de son échelle salariale, ainsi qu'un rapport sur le cadre de rémunération des cadres du secteur parapublic au regard de l'OSTC. Au 31 mars 2018, l'OSTC avait passé en charges des coûts de 48 365 $ liés à ce projet, et avait prévu de dépenser 117 846 $ de plus dans les années à venir.

31 MARS 2018

13. FINANCEMENT GOUVERNEMENTAL

a) Ministère du Développement du Nord et des Mines

En vertu d'un protocole d'entente avec le ministère du Développement du Nord et des Mines, l'OSTC reçoit de la Province de l'Ontario des fonds d'exploitation et d'immobilisation. Les subventions d'exploitation reçues pour l'exploitation de l'OSTC à Owen Sound et Moosonee se fondent sur un plan d'exploitation approuvé, et lui sont versées chaque trimestre. Ces sommes totalisent 2 363 000 $ (2017 – 2 363 000 $).

Les subventions d'immobilisation sont versées à l'OSTC sur présentation de factures pour des éléments d'immobilisation conformes à son plan d'immobilisation approuvé. Ces sommes totalisent 1 136 442 $ (2017 – 2 036 331 $). Aucun fonds d'immobilisation additionnel (2017 – 3 525 636 $) n'a été reçu pour des projets qui n'étaient pas conformes aux exigences de capitalisation. Les versements au titre des immobilisations et de l'exploitation reçus pendant l'exercice totalisaient 3 499 442 $ (2017 – 7 924 967 $).

b) Ministère des Transports

L'OSTC a conclu un accord avec le ministère des Transports pour la gestion et l'exploitation d'un service de traversier de l'île Pelée sur le lac Érié entre les ports de Kingsville, de Leamington et de l'île Pelée en Ontario et le port de Sandusky dans l'État de l'Ohio. En vertu de cet accord, l'OSTC a reçu 465 989 $ en honoraires de gestion pour la saison de navigation 2017.

En vertu de l'accord quinquennal modifié se terminant le 31 mars 2018, le ministère doit rembourser à l'OSTC les honoraires de gestion annuels de 400 000 $, indexés à l'indice des prix à la consommation jusqu'à un maximum de 3 % par année (maximum de 480 000 $ par année). L'accord stipule en outre que l'OSTC recevra des honoraires de gestion de projet jusqu'à concurrence de 2 % de la valeur du navire pour des améliorations aux immobilisations qui sont supervisées par l'OSTC au nom du ministère des Transports.

Les produits et les charges liés à l'exploitation de ce service ne figurent pas dans ces états financiers.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND LIMITÉE
NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2018

14. INFORMATION SECTORIELLE

L'OSTC est un organisme gouvernemental de la Province de l'Ontario qui possède et exploite des services saisonniers de traversier pour des passagers et des véhicules. Des secteurs fonctionnels distincts ont été divulgués séparément dans l'information sectorielle. La nature de ces secteurs et les activités qu'ils englobent sont les suivants :

M.S. Chi-Cheemaun

Le M.S. Chi-Cheemaun est un traversier qui voyage entre Tobermory et l'île Manitoulin.

M.V. Niska I

Le M.V. Niska I est un traversier de type péniche de débarquement qui voyage entre Moosonee et l'île Moose Factory sur la rivière Moose, dans le Nord de l'Ontario.

Pour l'exercice terminé le 31 mars	M.S. Chi-Cheemaun	M.V. Niska I	Total 2018	Total 2017
Produits				
Subvention du MDNM	3 111 942 $	387 500 $	3 499 442 $	7 924 967 $
Services de traversier	7 985 876	23 271	8 009 147	7 711 803
Honoraires de gestion du service de traversier de l'île Pelée	465 989	-	465 989	460 161
Intérêts, frais de transport et autres	232 355	205 147	437 502	353 466
Société du Partenariat ontarien de marketing touristique	-	-	-	50 500
	11 796 162	615 918	12 412 080	16 500 897
Charges				
Entretien et réparations	682 849	95 315	778 164	4 328 866
Salaires	3 866 026	88 019	3 954 046	3 856 977
Frais généraux et d'administration	1 788 124	119 707	1 907 831	2 167 764
Carburant	1 021 591	30 854	1 052 445	1 040 142
Services	822 739	226 204	1 048 943	981 333
Avantages sociaux des employés	978 839	-	978 839	975 630
Amortissement	929 174	165 540	1 094 714	970 704
Services publics	229 455	2 995	232 450	268 391
Outils et fournitures	138 472	1 319	139 790	135 897
	10 457 269	729 953	11 187 222	14 725 704
Excédent (déficit) annuel	1 338 893 $	(114 035) $	1 224 858 $	1 775 193 $

31 MARS 2018

15. GESTION DES RISQUES LIÉS AUX INSTRUMENTS FINANCIERS

Risque de crédit

Le risque de crédit correspond au risque que l'OSTC subisse une perte financière découlant du manquement d'un débiteur de s'acquitter de ses obligations. L'OSTC est exposée au risque de crédit par son encaisse et ses comptes débiteurs. Les comptes de caisse de l'OSTC sont dans des banques à charte fédérales qui sont assurées par la Société d'assurance-dépôts du Canada. En cas de défaillance, les comptes de caisse de l'OSTC sont assurés à hauteur de 100 000 $ (2017 – 100 000 $).

L'exposition maximale au risque de crédit est indiquée dans la note 3.

Les comptes débiteurs sont principalement à recevoir de l'ARC, du MDNM et du MTO. Le risque de crédit est atténué par la solvabilité financière du gouvernement provincial.

L'OSTC mesure son exposition au risque de crédit selon le retard de paiement des créances. Une provision pour dépréciation est établie selon l'expérience historique de l'OSTC en matière de recouvrement. Au 31 mars 2018, il n'y avait aucune provision pour dépréciation.

Il n'y a eu aucune variation importante par rapport à l'exercice précédent concernant l'exposition au risque ou les politiques, procédures et méthodes utilisées pour mesurer ce risque.

Risque de marché

Le risque de marché correspond au risque de variation de la juste valeur ou du flux de trésorerie futur d'instruments financiers causée par des facteurs de marché. Les facteurs de marché comprennent trois types de risque : les taux d'intérêt, les taux de change et les marchés boursiers. L'OSTC n'est pas exposée à des risques importants liés aux taux de change ou aux marchés boursiers puisqu'elle ne fait guère de transactions en devises et ne détient pas d'instruments de capitaux.

Il n'y a eu aucune variation importante par rapport à l'exercice précédent concernant l'exposition au risque ou les politiques, procédures et méthodes utilisées pour mesurer ce risque.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt correspond à la possibilité de perte financière causée par des variations de la juste valeur ou du flux de trésorerie futur d'instruments financiers en raison de changements dans les taux d'intérêt du marché.

L'OSTC n'est pas exposée à ce risque parce qu'elle n'a aucun placement portant intérêt.

Il n'y a eu aucune variation importante par rapport à l'exercice précédent concernant l'exposition au risque ou les politiques, procédures et méthodes utilisées pour mesurer ce risque.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque lié à la capacité de l'OSTC de réunir les fonds nécessaires pour faire face à une obligation financière. L'OSTC atténue ce risque en surveillant ses activités d'encaisse et ses sorties de fonds prévues à l'aide d'une budgétisation minutieuse et en maintenant des placements qui peuvent être convertis en trésorerie à court terme si des sorties de fonds imprévues surviennent. L'OSTC est exposée à ce risque par ses comptes créditeurs et les charges à payer.

Il n'y a eu aucune variation importante par rapport à l'exercice précédent concernant l'exposition au risque ou les politiques, procédures et méthodes utilisées pour mesurer ce risque.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND LIMITÉE
NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2018

16. CLASSEMENT DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de l'OSTC comprennent l'encaisse, les comptes débiteurs ainsi que les comptes créditeurs et les charges à payer.

	2018		
	Juste valeur	**Coût**	**Total**
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 573 093 $	- $	2 573 093 $
Comptes débiteurs	- $	1 462 426 $	1 462 426 $
Comptes créditeurs et charges à payer	- $	(340 949) $	(340 949) $

	2017		
	Juste valeur	**Coût**	**Total**
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 993 949 $	- $	1 993 949 $
Comptes débiteurs	- $	1 230 973 $	1 230 973 $
Comptes créditeurs et charges à payer	- $	(820 920) $	(820 920) $

Les seuls instruments financiers qui sont mesurés après la comptabilisation initiale à leur juste valeur sont la trésorerie et les équivalents de trésorerie.

17. DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE

L'OSTC dépend du subventionnement continu du ministère du Développement du Nord et des Mines pour poursuivre ses activités.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND
RAPPORT ANNUEL

2017-2018