







2014/2015

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND
RAPPORT ANNUEL

RÉGIONS DESSERVIES

ÎLE MANITOULIN

SOUTH BAYMOUTH

ÎLE FITZWILLIAM

PARC MARIN NATIONAL FATHOM FIVE

TOBERMORY

PARC NATIONAL DE LA PÉNINSULE-BRUCE

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, essentiellement par l'exploitation d'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 et en soutenant le secteur du tourisme, grâce à des partenariats avec les collectivités locales et les parties prenantes de la région.







SOCIÉTÉ DE TRANSPORT
D'OWEN SOUND
RAPPORT ANNUEL

2014/15

TABLE DES MATIÈRES

Régions desservies	2
Mandat	2
Message du président du conseil d'administration	4
Message de la présidente et chef de la direction	6
À propos de l'OSTC	7
Gouvernance de la société	8
Survol opérationnel – Indicateurs clés de rendement	9
Survol opérationnel – Réalisations clés	11
Rapport de gestion	14
États financiers – Responsabilité de la haute direction	16
États financiers – Rapport du vérificateur 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

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



Barney Hopkins
président du conseil
d'administration de l'OSTC

"Je crois aussi que notre arrangement avec la Première Nation crie de l'île de Moose Factory, qui fournit l'équipage et assure les opérations quotidiennes du Niska I, est un modèle de collaboration respectueuse et efficace avec nos partenaires autochtones."

Je suis honoré du fait que mon mandat de président du conseil d'administration de la Société de transport d'Owen Sound (OSTC) a été prolongé jusqu'en 2017, et je suis enchanté que le mandat de mes quatre collègues administrateurs bénévoles ait été pareillement reconduit. Nous sommes tous reconnaissants de la confiance manifestée par le gouvernement de l'Ontario.

En tant que président du conseil d'administration, je tiens à féliciter la direction, le personnel et les bénévoles de la Société des solides efforts qu'ils ont déployés pour faire de 2014-2015 l'année du redressement, après six ans de déclin, pour la clientèle passagers et véhicules du Chi-Cheemaun qui est au cœur de nos activités. Il y a tout lieu de les féliciter aussi en 2014-2015 pour le succès de la prise en main et de l'exploitation du MV Niska I, qui transporte des véhicules, des marchandises et des passagers entre Moosonee et l'île Moose Factory sur la rivière Moose, à l'embouchure de la baie James.

Bien qu'elle soit modeste, l'augmentation du nombre de véhicules (1,98 %) et de passagers (0,82 %) du Chi-Cheemaun constatée dans

la saison d'exploitation de 2014 est une première validation bienvenue du succès des initiatives de planification, de marketing et de promotion autorisées par le conseil d'administration et menées à bien par la direction depuis deux ans. Nous prévoyons qu'en 2015-2016, le trafic remontera de façon encore plus marquée à la faveur de la transition du traversier : au lieu d'être considéré principalement comme un moyen de transport, il deviendra davantage une destination et une attraction touristique.

En outre, une des priorités importantes du conseil sera de continuer à encourager et à faciliter des relations solides et mutuellement bénéfiques avec les collectivités et les régions desservies par l'OSTC. Voilà qui est au cœur du repositionnement du Chi-Cheemaun auprès des gouvernements et des groupes communautaires de l'île Manitoulin, de Neyaashiinigmiing, de Bluewater, des comtés de Bruce et Grey et d'Owen Sound en 2014-2015. Je crois aussi que notre arrangement avec la Première Nation crie de l'île de Moose Factory, qui fournit l'équipage et assure les opérations quotidiennes du Niska I, est un modèle de collaboration respectueuse et efficace avec nos partenaires autochtones. ■

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



La salle à manger du MS Chi-Cheemaun

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE ET CHEF DE LA DIRECTION

Conformément au mandat que nous a confié la Province de l'Ontario, l'OSTC a toujours comme but principal de fournir des services de transport maritime sécuritaires, conformes aux exigences réglementaires, confortables, accessibles et respectueux de l'environnement entre Tobermory et l'île Manitoulin. Comme le présent rapport annuel en fait état, je suis heureuse de rapporter qu'au cours de la saison d'exploitation de 2014, l'OSTC a réalisé des progrès décisifs dans le sens de ce but aux volets multiples. Cependant, pour une deuxième année de suite, nous n'avons pas échappé à des difficultés en début de saison. En raison de l'incertitude quant au début des activités du Chi-Cheemaun, repoussé en raison du dégel tardif, l'OSTC a retardé d'une semaine l'excursion de l'Ordre de bon temps, activité de financement annuelle, et a annulé la croisière printanière au profit d'organismes de bienfaisance. Au final, le début de la saison régulière a été reporté d'un jour et demi. Les activités de 2014 ont commencé le samedi 3 mai en après-midi au lieu du vendredi 2 mai au matin. L'incertitude au sujet de la date a entraîné des annulations équivalant à presque une semaine de réservations des clients. Le retard et les annulations, puis une météo quasi hivernale pendant une bonne part du printemps, ont nui à l'achalandage.

Heureusement, des conditions météo raisonnables et normales, ainsi que des niveaux d'eau plus élevés, pendant le reste de la saison 2014, ont aidé l'OSTC à surmonter cette période, et le trafic total a augmenté légèrement par rapport à 2013, renversant la tendance baissière des six années précédentes. Au-delà des conditions positives sur les plans de la météo et de l'eau, le grand facteur ayant contribué à la reprise est la mise en œuvre de premiers éléments séduisants d'une étude de marché professionnelle réalisée en 2012-2013. Cette étude a examiné en détail les aspects clientèle du service de traversier de Tobermory à l'île Manitoulin. Son objectif – qui se réalise jusqu'à présent – consistait à augmenter le trafic passagers et véhicules et les revenus, en accroissant l'effort de marketing et en prévoyant du divertissement et une boutique à bord afin d'améliorer l'expérience client et d'engendrer de nouvelles recettes.

Sur l'ensemble de l'année, l'OSTC a continué de travailler aussi près que possible de la marge financière tout en assurant un niveau élevé de sécurité opérationnelle. Nous avons travaillé de façon indépendante quand il le fallait, mais nous avons préféré si possible 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. L'objectif consistait à fournir une expérience de transport confortable et agréable que les clients choisiraient avant d'autres options, indépendamment du lieu ou ils se trouvent, de leur lieu d'origine ou de leur destination.

SUSAN SCHREMPF
Présidente et chef de la direction



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, comme entreprise du secteur privé recevant des subventions fédérales et provinciales. En 1973, la province de l'Ontario est devenue l'actionnaire unique de la société. De 1973 au 31 mars 2002, 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 une entreprise opérationnelle de la Province de l'Ontario. Son siège social a été établi à Owen Sound en Ontario.

L'OSTC fait partie intégrante de l'offre touristique et du réseau de transport de l'Ontario. Pendant l'exercice 2014-2015, l'OSTC était responsable de l'exploitation de quatre navires et de six terminaux et installations de transbordement desservant cinq 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 est un traversier de type péniche qui a été acquis en 2013 de la CTON et dont l'OSTC est maintenant aussi propriétaire et exploitant. Il transporte des véhicules, des marchandises et des passagers sur la rivière Moose entre Moosonee et l'île de Moose Factory, à l'embouchure de la baie James.

En outre, l'OSTC assure pour le ministère des Transports de l'Ontario la gestion et l'exploitation du 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 mars.

Durant la haute saison, l'OSTC avait un effectif de 30 employés de gestion à temps plein et saisonniers ainsi que 170 travailleurs saisonniers syndiqués pour les services de traversier de l'île Manitoulin et de l'île Pelée. Les employés syndiqués sont membres du Syndicat international des marins canadiens et sont liés par des conventions collectives qui prenaient fin le 31 décembre 2013 et qui n'ont pas été renégociées en 2014-2015. L'arbitrage est en instance.

L'OSTC utilise les services de Complex Re Limited Partnership, une entreprise en propriété exclusive de la Première Nation crie de l'île de Moose Factory, qui fournit l'équipage et assure les opérations quotidiennes du Niska I. ■

NAVIRE	TAILLE	CAPACITÉ	TRAJET	SAISON	TEMPS DE TRAVERSÉE (MIN.)
Chi-Cheemaun	106m	638 psgr/140 véh.	Tobermory-South Baymouth	Mai-oct.	120
Niska I	27m	47 psgr/6 véh.	Moosonee – île de Moose Factory	Juin-oct.	20
Jiimaan	61m	385 psgr/35 véh.	Kingsville/Leamington – île Pelée	Mai-nov.	90
Pelée Islander	42m	196 psgr/10 véh.	Kingsville/Leamington – île Pelée	Avr.-déc.	90
Pelée Islander	42m	196 psgr/10 véh.	Île Pelée – Sandusky (Ohio)	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, ch. B.16, le ministère du Développement du Nord et des Mines de l'Ontario exerce une autorité sur le conseil d'administration bénévole de l'OSTC qui est responsable de la gestion 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 à toutes les personnes nommées à ses agences une formation de gouvernance tenant compte de 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 en personne, et ce, immédiatement après leur nomination ou reconduction au conseil.

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



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Barney Hopkins
Président, Tobermory
(1er avril 2002 – 31 mars 2015)

John Greenway
Vice-président, South Baymouth
(1er avril 2007 – 31 mars 2015)

Martin Garfield Brown
Director, South Baymouth
(1er juillet 2005 – 30 juin 2015)

Hugh Moggy
Directeur, Manitowaning
(1er juin 2007 – 31 mai 2015)

Bill Caulfeild-Browne
Directeur, Tobermory
(15 juin 2012 – 14 juin 2015)

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

INDICATEURS CLÉS	2014/15	2013/14	2012/13
CHI-CHEEMAUN			
1 Revenu par passager (ventes de billets et ventes à bord)	38,74 $	39,20 $	38,28 $
2 Dépenses par passager (exploitation seulement, excluant 6)	52,67 $	52,11 $	47,55 $
3 Pourcentage des dépenses d'exploitation recouvré du revenu	73,54%	75,22%	80,50%
4 Revenu des ventes de détail, par passager	5,64 $	6,40 $	5,65 $
5 Frais de publicité, par passager	1,11 $	1,16 $	0,90 $
6 Coût de la nouvelle campagne de positionnement de la marque, par passager	2 90 $	— $	— $
6 Frais de carburant par traversée simple (moyenne calculée à partir des frais de carburant globaux)	1 465,76 $	1 422,21 $	1 270,29 $
Passagers transportés	167 593	166 224	178 339
Utilisation – passagers	25,63%	27,37%	28,64%
Véhicules transportés	67 699	66 385	70 951
Utilisation – véhicules	47,93%	54,68%	57,24%
Nombre total de départs	1038	952	976
Nombre moyen de véhicules par départ	65	70	73
Nombre moyen de passagers par véhicule, par départ	2,48	2,50	2,51
NISKA I			
Revenu par passager (ventes de billets)	79,64 $		
Dépenses par passager (exploitation seulement)	274,53 $		
Pourcentage des dépenses d'exploitation recouvré du revenu	29,01%		
Frais de carburant par traversée simple (moyenne calculée à partir des frais de carburant globaux)	30,34 $		
Passagers transportés	2226		
Véhicules transportés	2828		
Nombre total de départs	1167		
Nombre moyen de véhicules par départ	2,42		
Nombre moyen de passagers par véhicule, par départ	1,91		

FAITS SAILLANTS FINANCIERS (SERVICES COMBINÉS DE L'OSTC ET DU NISKA I)	**2014/15**	**2013/14**	**2012/13**
EXPLOITATION :			
Revenus commerciaux	6 669 030 $	6 670 967 $	6 825 939 $
Revenus liés au contrat d'exploitation	434 902 $	462 926 $	575 200 $
Subventions pour étude de marché	— $	— $	109 186 $
Revenu total	**7 103 932 $**	**7 133 893 $**	**7 510 325 $**
(1) Dépenses d'exploitation	9 350 452 $	9 004 961 $	8 703 222 $
Commercialisation (étude de cas)	486 330 $	— $	111 964 $
Amortissement	845 814 $	716 760 $	698 022 $
Total des dépenses	**10 682 596 $**	**9 687 444 $**	**9 289 280 $**
Perte avant financement provincial	(3 578 664) $	(2 553 551) $	(1 778 955) $
Financement provincial – fonctionnement	2 810 000 $	2 545 703 $	1 376 110 $
Financement provincial – projets d'immobilisation passés en charge (1)	78 866 $	— $	6 375 $
(2) Bénéfice net (perte nette)	**(689 798) $**	**(7 848) $**	**(396 470) $**
ACTIFS :			
Actifs financiers	$2 225 528 $	1 851 164 $	2 280 378 $
Actifs non financiers	$21 006 $	34 593 $	19 340 $
Investissements dans les immobilisations corporelles	17 040 490 $	17 291 502 $	13 370 976 $
Total de l'actif	**19 286 399 $**	**19 177 259 $**	**15 670 694 $**

NOTES RELATIVES AUX INDICATEURS CLÉS			
(1) Total des dépenses, selon les états financiers vérifiés	10 802 809 $	9 773 671 $	9 388 316 $
Moins : Amortissement (déclaré séparément ci-dessus)	(845 814) $	(716 760) $	(698 022) $
Coûts de commercialisation (déclarés séparément ci-dessus)	(486 330) $	— $	111 964 $
Variations en lien avec la CSPAAT	(37 024) $	(33 080) $	(57 901) $
Variations des prestations futures des employés	(83 189) $	(18 870) $	(41 135) $
Dépenses d'exploitation totales comme ci-dessus	9 350 452 $	9 004 961 $	8 703 222 $
(2) Surplus annuel (déficit), selon les états financiers vérifiés	(215 209) $	4 070 617 $	731 550* $
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)	(594 803) $	(452 852) $	(1 227 056) $
Retrait des variations relatives aux obligations de la CSPAAT	(37 024) $	(33 080) $	(57 901) $
Retrait des variations dans les prestations futures des employés	(83 189) $	(18 870) $	(41 135) $
Perte nette ajustée	(930 225) $	3 565 815 $	(594 542)

* Voir la Note 10 – Immobilisations corporelles – dans les états financiers vérifiés de 2014 : « Le 4 décembre 2013, une entente de transfert du titre de propriété a été conclue entre l'OSTC et la Commission de transport Ontario Northland pour le traversier Niska I à une valeur comptable nette de 4 102 601 $ et pour le traversier Manitou Island II à une valeur comptable nette de 1 $. Aucun comptant réel n'a été transféré.

ACHALANDAGE : Après six ans de déclin, 2014-2015 a été une année du redressement pour la clientèle de passagers et de véhicules du Chi-Cheemaun. Bien qu'elle soit modeste, l'augmentation du nombre de véhicules (1,98 %) et de passagers (0,82 %) du Chi-Cheemaun constatée dans la saison d'exploitation de 2014 est une première validation bienvenue du succès des initiatives de planification, de marketing et de promotion autorisées par le conseil d'administration et menées à bien par la direction depuis deux ans.

Le fait est d'autant plus notable qu'au début de la saison d'exploitation, l'OSTC a dû composer avec les incertitudes découlant du retard dans la mise en route du service de traversier du Chi-Cheemaun en raison du dégel tardif. La situation a contraint l'OSTC à annuler l'ensemble des affrètements et croisières d'avant la saison du navire, y compris la croisière printanière d'Owen Sound à Tobermory au profit d'organismes de bienfaisance. Au final, le début du service de traversier a été reporté d'un jour et demi : au samedi 3 mai en après-midi, au lieu du vendredi 2 mai au matin. L'incertitude a été la cause directe d'annulations équivalant à presque une semaine de réservations des clients. Le retard et les annulations, puis une météo quasi hivernale pendant une bonne part du printemps, ont nui à l'achalandage.

MS CHI-CHEEMAUN : VÉHICULES ET PASSAGERS TRANSPORTÉS, 2012 À 2014

	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Total	Variation par rapport à l'année précédente
VÉHICULES								
2014	5345	10053	17735	20054	9906	4606	67699	**1.98%**
								-6.44%
2012	6360	9627	19424	21218	10673	3649	70951	**-0.12%**
PASSAGERS								
2014	10906	22272	46321	56613	21689	9792	167593	**0.82%**
								-6.79%
2012	13373	22208	51615	58927	23930	8286	178339	**-1.34%**

MARKETING : Diverses recommandations issues de la vaste étude de marché de 2012-2013 concernant le MS Chi-Cheemaun ont été mises en œuvre dans les opérations du traversier au cours de la saison 2014, s'ajoutant à celles appliquées en 2013. Le tout a produit des résultats positifs cumulatifs. Les initiatives de marketing visaient principalement à toucher les personnes qui seraient les plus susceptibles d'utiliser le traversier si elles étaient mieux renseignées sur les services et les expériences offertes à bord. En augmentant sa portée, l'OSTC a pu éclairer de nouveaux clients potentiels qui ne connaissaient pas le traversier, et les inciter à intégrer le Chi Cheemaun dans leurs projets de vacances. En même temps, l'OSTC a embauché Cleansheet Communications, à la suite d'un processus d'approvisionnement concurrentiel mené à bien par la Commission de révision de la publicité (une agence de la Province de l'Ontario), pour élaborer un puissant message promotionnel, avec un contenu créatif à l'appui, pour la nouvelle image de marque du traversier. La nouvelle image sera dévoilée et promue sur le marché dans la saison de navigation 2015.

DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

Pendant la saison de navigation de 2014, l'OSTC a élaboré et mis en œuvre un programme de divertissement à bord et à terre, et a élargi l'offre en boutique de cadeaux. En outre, des initiatives d'information et d'éducation axées sur les caractéristiques sociales et culturelles uniques de la région, et en particulier de l'île Manitoulin, ont été prévues. Elles visaient à encourager les clients à revenir souvent, en assurant une expérience agréable à bord. Les premières données de 2014 indiquent que cette démarche est fructueuse.

Vers la fin de 2014-2015, l'OSTC a commencé à chercher un nouveau membre du personnel pour élaborer des plans et



diriger la mise en œuvre des recommandations visant de nouveaux partenariats et outils de marketing suggérés dans l'étude de marché. Le directeur ou la directrice des relations avec la clientèle et les médias sera responsable de tous les aspects de l'expérience client. Ses tâches comprendront la coordination d'événements spéciaux et de divertissements, l'adoption graduelle de nouvelles orientations en matière de marchandisage, la gestion de plateformes de médias sociaux, la représentation de l'entreprise auprès de groupes de travail de la communauté, et la participation à des salons touristiques et autres événements de promotion touristique.

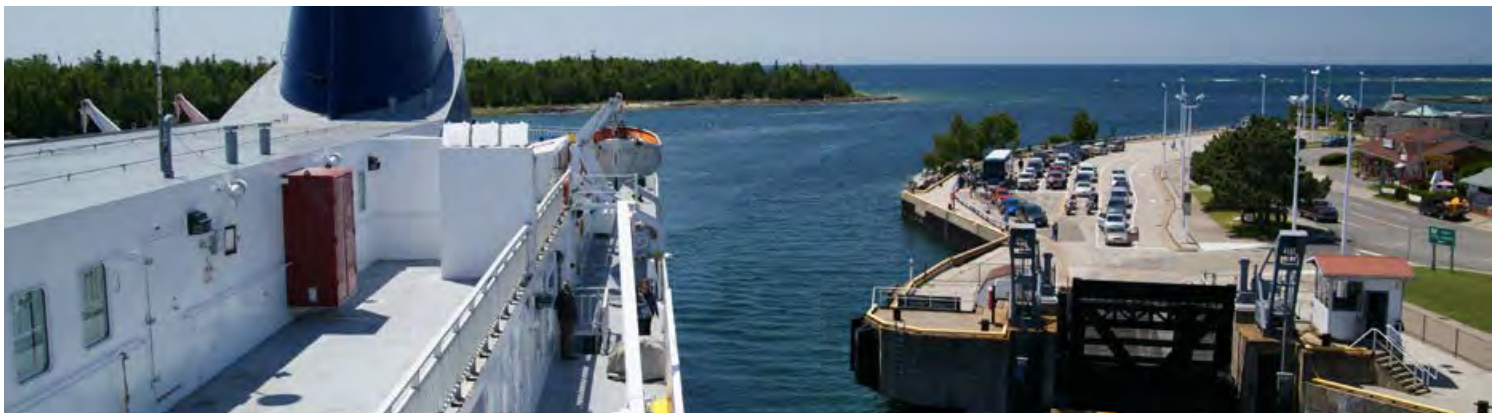
IMMOBILISATIONS MAJEURES : En 2014-2015, les dépenses en immobilisations ont été de 475 624 $, y compris pour la rénovation complète de cinq toilettes publiques sur le Chi-Cheemaun, l'achat de nouveaux serveurs informatiques pour l'administration de l'OSTC et divers projets plus modestes d'amélioration des immobilisations aux terminaux et à bord du navire contribuant à rehausser l'efficacité et, plus encore, la sécurité.

MACHINERIE : Le Chi-Cheemaun a connu des interruptions de service ou annulations de traversées attribuables à des pannes mécaniques pendant la saison d'exploitation 2014.

SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT : L'OSTC a assuré à titre volontaire la conformité au Code international de gestion de la sécurité depuis sa certification initiale auprès de la Société de classification Lloyd's, 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 découlant de l'erreur humaine. Grâce aux audits internes et externes menés régulièrement, 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.

La conformité au Code ISM a été de 100 %, telle que mesurée au troisième trimestre de 2014-2015. Aucun incident lié à la sécurité ou à l'environnement ne s'est produit.

Les quatre navires dont l'OSTC a la responsabilité opérationnelle ont été inscrits au programme d'accréditation de l'Alliance verte en 2014. 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. Le niveau 1 vise le respect des règlements tandis que le niveau 5 indique le leadership et





Après six ans de déclin, 2014-2015 a été une année du redressement pour la clientèle de passagers et de véhicules du Chi-Cheemaun.

l'excellence. Compte tenu de l'âge de certains des navires de l'OSTC, l'avancement au-delà du niveau 3 ne serait possible que moyennant d'importants changements structuraux, comme la conversion à des combustibles sans émissions. Ce n'est pas possible actuellement pour le Chi-Cheemaun ou le Niska I, ou dans les régions nordiques 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. L'OSTC se conforme aux règlements provinciaux et aux règlements fédéraux sur la santé et la sécurité au travail, étant entendu que le Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime s'applique mieux au milieu de travail maritime.

Aucun changement pouvant affecter l'OSTC n'a été apporté aux règlements sur la santé et la sécurité au travail en 2014-2015. L'OSTC a donné les formations en SST aux employés et réalisé les inspections des installations habituellement prévues au calendrier. Les taux d'accidents au travail sont bien en deçà des normes de l'industrie. Il y a eu une seule blessure entraînant une perte de temps de travail. Les stratégies de l'OSTC en matière de SST continuent de répondre aux objectifs fixés.

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE : L'OSTC a décidé de ne pas effectuer de sondage auprès de la clientèle en 2014-2015, parce que la situation est en évolution par suite de nombreux changements fondamentaux entamés en 2014. Au cours de l'année, 35 plaintes ont été soumises par des clients, sur un total de 167 593 trajets de passagers. Vingt-cinq de ces plaintes ont été réglées à la satisfaction du client dans un délai de cinq jours. Les 10 autres concernaient des questions plus complexes, et il a fallu en moyenne un mois pour faire enquête et les régler.

100%

La conformité au Code ISM a été de 100 %, telle que mesurée au troisième trimestre de 2014-2015. Aucun incident lié à la sécurité ou à l'environnement ne s'est produit.

TRAVERSIER MOOSONEE-ÎLE DE MOOSE FACTORY : Le MV Niska I transporte des véhicules, des marchandises et des passagers sur la rivière Moose entre Moosonee et l'île de Moose Factory, à l'embouchure de la baie James. Après avoir assuré ce service pendant des années à titre de mandataire de la Commission de transport Ontario Northland, l'OSTC a assumé la propriété du navire en novembre 2013. Ainsi, 2014 était la première année où l'OSTC assurait le service de traversier sur la rivière Moose à son propre compte. L'OSTC a renouvelé son arrangement fructueux avec la Première Nation crie de l'île de Moose Factory, qui fournit l'équipage et assure les opérations quotidiennes du Niska I. En cette ère de réconciliation, cet arrangement constitue un modèle de collaboration respectueuse et efficace avec nos partenaires autochtones.

Le Niska I est le seul moyen de transporter des personnes et des véhicules à destination et en provenance de l'île durant la saison des eaux libres. Au cours de la saison d'exploitation de 2014, le navire a transporté 2 226 passagers et 2 828 véhicules en 1167 trajets. En août 2014, le Niska I a connu une séparation du bras de gouvernail. Le navire a été retiré du service environ une semaine pendant les réparations. ■



REVENUS DU CHI-CHEEMAUN :
Le budget 2014-2015 de l'OSTC prévoyait un retour au niveau de trafic véhicules et passagers de 2011-212, soit 6,6 % de plus que le trafic réel de 2012-2013 et 4,8 % de plus que le trafic réel constaté à la fin de l'exercice 2014-2015. Cette projection était ambitieuse compte tenu de la conjoncture économique, et les revenus engendrés par le traversier ont été à court de 3,9 % (367 608 $) de ce que prévoyait le budget.

Le budget 2014-2015 du Chi-Cheemaun comprenait par ailleurs des revenus de 255 000 $ en honoraires de gestion de projets d'immobilisations, pour services rendus par l'OSTC dans le cadre de la construction d'un nouveau navire par le ministère des Transports de l'Ontario (MTO). Du fait de retards au MTO et de la possibilité que le nouveau navire du service de traversier de l'île Pelée soit construit à l'étranger, le rôle affecté à l'OSTC a été sensiblement réduit par rapport au projet initial du ministère, de sorte que les revenus prévus ne se sont pas matérialisés.

L'effet combiné de la perte de 367 608 $ en revenus du traversier Chi-Cheemaun et de 255 000 $ en revenus du MTO pour gestion de la construction d'un traversier s'est traduit par un manque à gagner de 8,25 %, ou 622 608 $, par rapport aux revenus prévus.

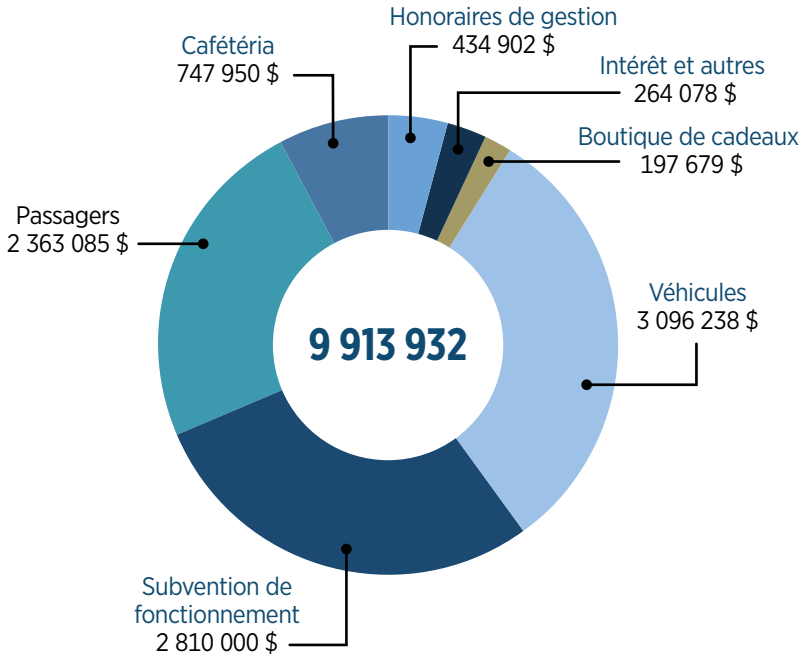
Le ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM) a versé un supplément de 485 000 $ au-delà de sa subvention de 2 millions de dollars pour le service de traversier du Chi-Cheemaun, pour compenser la perte nette de revenus et aider à couvrir les coûts fixes et coûts variables d'exploitation.

DÉPENSES DU CHI-CHEEMAUN :
Compte tenu de l'achalandage réduit, l'OSTC a soigneusement surveillé les dépenses dans les domaines où elles peuvent être contrôlées, tels que salaires, avantages sociaux, outils, frais d'exploitation et frais administratifs.

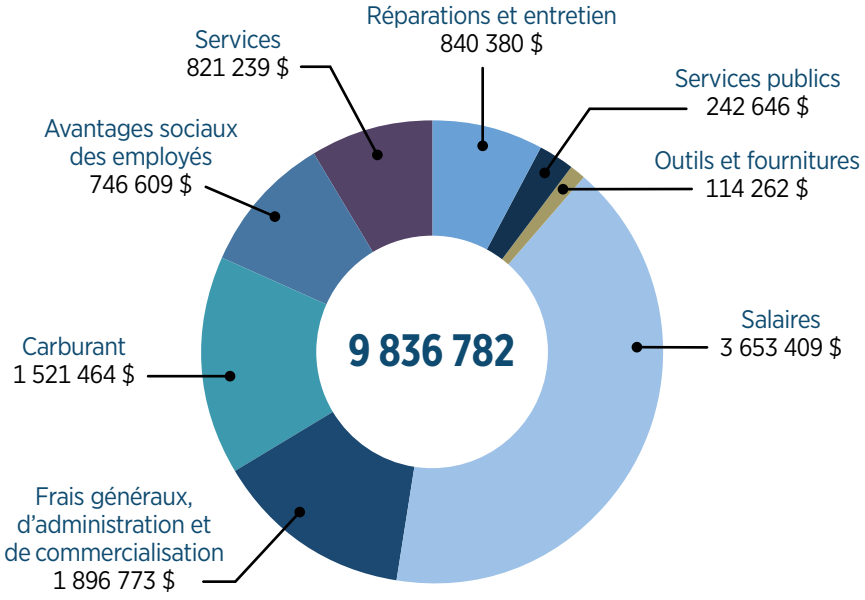
L'entreprise a réduit le personnel des services d'alimentation du Chi-Cheemaun autant que possible tout en respectant la convention collective et en assurant la qualité du service, considérant le moindre nombre de passagers. Par ailleurs, le poste de vice-président, Finances, n'a pas été doté. Ces mesures ont permis d'économiser 5 % au titre des salaires, ce qui a dégagé 205 812 $.

Les coûts en carburant, en réparations et entretien et en services publics ont tous surpassé le budget, au total de 94 911 $. L'OSTC avait prévu une réduction des frais d'exploitation par rapport au budget, mais les mesures prises n'ont pas suffi à compenser les pertes indiquées plus haut.

Revenu d'exploitation de 2014-2015



Dépenses d'exploitation de 2014-2015



Il faut noter que le total des dépenses d'exploitation de l'année comprend 500 000 $ pour le marketing du service de traversier, la création et la mise en place d'un nouveau site Web et un nouveau système de réservation.

REVENUS ET DÉPENSES DU NISKA I : Les revenus du Niska I ont surpassé le budget de 13 280 $ pour l'année, malgré la perte d'une semaine d'exploitation en août pour des réparations au gouvernail. Des revenus supplémentaires ont été enregistrés en utilisant le traversier pour transporter des matériaux de construction pendant quelques fins de semaine au printemps et à l'automne.

Des projets d'immobilisations s'élevant à 119 178 $ ont été réalisés en 2014-2015 pour le Niska I. En faisaient partie des travaux nécessaires pour la première inspection quinquennale hors de l'eau ainsi que des travaux d'ingénierie pour la remise en état d'un ber roulant que l'OSTC louerait comme installation d'hivernage permanente pour le Niska I. Des dépenses de 102 787 $ ont été engagées au-delà du budget. Le montant est largement attribuable à la réparation du gouvernail, qui a coûté 60 918 $, à des coûts d'entretien plus élevés que prévu, à des frais de déplacement pour des entrepreneurs et à des frais contractuels supplémentaires pour des équipages de fin de semaine. ■

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT
D'OWEN SOUND LIMITÉE

ÉTATS FINANCIERS

Pour l'exercice terminé le 31 mars 2015

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

Owen Sound (Ontario)
Le 20 août 2015

Tél. : 519 376 6110
Téléc. : 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 2015 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 planifiions 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 2015, 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 professionnels agréés, experts-comptables autorisés
Owen Sound (Ontario)
Le 29 septembre 2015

BDO Canada s.r.l./S.E.N.C.R.L., une société canadienne à responsabilité limitée, est membre de BDO International Limited, 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	2015	2014
Actifs financiers		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 2)	**1 218 637 $**	1 360 643 $
Comptes débiteurs (note 3)	**976 140**	449 076
Stock destiné à la revente	**30 751**	41 445
	2 225 528	1 851 164
Passif		
Comptes créditeurs et charges à payer	**603 282**	398 521
Obligations relatives aux prestations futures des employés (note 6)	**985 012**	901 823
Obligations au titre des indemnités d'accident du travail (note 7)	**213 058**	176 034
	1 801 352	1 476 378
Actifs financiers nets	**424 176**	374 786
Éventualités (note 11)		
Actifs non financiers		
Stock pour utilisation propre	**20 381**	32 510
Charges payées d'avance	**625**	2 083
Immobilisations corporelles (note 8)	**17 040 490**	17 291 502
	17 061 496	17 326 095
Excédent accumulé (note 9)	**$17 485 672 $**	17 700 881 $

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	2015 Budget (Note 10)		2015 Réel		2014 Réel	
Produits						
Subvention du ministère du Développement du Nord et des Mines (note 13(a))	5 360 000	$	**3 483 668**	**$**	2 607 794	$
Véhicules	3 222 675		**3 096 238**		3 032 046	
Revenu des passagers			**2 363 085**		2 348 840	
Cafétéria	755 975		**747 950**		728 498	
Honoraires de gestion du service de traversier de l'île Pelée (note 13(b))	716 000		**434 902**		462 926	
Intérêts, frais de transport et autres	325 450		**264 078**		368 627	
Revenus des boutiques de cadeaux et des terminaux	193 200		**197 679**		192 956	
Immobilisations reçues en apport	–		**–**		4 102 601	
	13 073 800		**10 587 600**		13 844 288	
Charges						
Salaires	3 855 000		**3 653 409**		3 721 534	
Frais généraux et d'administration	1 753 750		**1 896 773**		1 252 422	
Carburant	1 453 000		**1 521 464**		1 387 188	
Avantages sociaux des employés	1 050 050		**866 822**		869 877	
Amortissement	–		**845 814**		716 760	
Entretien et réparations	705 384		**840 380**		705 155	
Services	818 616		**821 239**		777 065	
Services publics	216 000		**242 646**		242 559	
Outils et fournitures	122 000		**114 262**		101 111	
	9 973 800		**10 802 809**		9 773 671	
Excédent (déficit) annuel (note 10)	3 100 000		**(215 209)**		4 070 617	
Excédent accumulé, début d'exercice	17 700 881		**17 700 881**		13 630 264	
Excédent accumulé, fin d'exercice	20 800 881	$	**17 485 672**	**$**	17 700 881	$

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	2015 Budget (Note 10)		2015 **Réel**		2014 Réel	
Excédent (déficit) annuel (Page 19)	3 100 000	$	**(215 209)**	**$**	4 070 617	$
Acquisition d'immobilisations corporelles	(3 095 000)		**(594 803)**		(4 637 286)	
Amortissement des immobilisations corporelles	–		**845 815**		716 760	
	(3 095 000)		**251 012**		(3 920 526)	
	5 000		**35 803**		150 091	
Variation du stock pour utilisation propre	–		**12 129**		(13 170)	
Variation des charges payées d'avance	–		**1 458**		(2 083)	
Augmentation des actifs financiers nets	5 000		**49 390**		134 838	
Actifs financiers nets, début d'exercice	374 786		**374 786**		239 948	
Actifs financiers nets, fin d'exercice	379 786	$	**424 176**	**$**	374 786	$

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	2015	2014
Flux de trésorerie provenant (étant utilisé pour)		
Activités d'exploitation		
Excédent (déficit) annuel	**(215 209) $**	4 070 617 $
Postes hors liquidités		
Amortissement	**845 815**	716 760
Immobilisations reçues en apport	**-**	(4 102 601)
Modifications apportées aux obligations au titre d'indemnités d'accident du travail (note 7)	**37 024**	33 080
Variations dans les obligations relatives aux prestations futures des employés (note 6)	**83 189**	18 870
	750 819	736 726
Variations du solde hors liquidités du fonds de roulement		
Comptes débiteurs	**(527 064)**	1 748 772
Stock destiné à la revente	**10 694**	(110)
Stock pour utilisation propre	**12 129**	(13 170)
Charges payées d'avance	**1 458**	(2 083)
Comptes créditeurs et charges à payer	**204 761**	(560 806)
	452 797	1 909 329
Activités de placement		
Acquisitions d'immobilisations	**(594 803)**	(534 685)
Activités de financement		
Baisse de la dette bancaire	**-**	(55 196)
Variations de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de l'exercice	**(142 006)**	1 319 448
Trésorerie et équivalents de trésorerie, début d'exercice	**1 360 643**	41 195
Trésorerie et équivalents de trésorerie, fin d'exercice	**1 218 637 $**	1 360 643 $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2015

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 de 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.

Les revenus et dépenses sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice. En vertu de la comptabilité d'exercice, les revenus sont constatés au moment où ils deviennent disponibles et mesurables; les dépenses sont constatées lorsqu'elles sont engagées et mesurables, du fait de la réception de biens ou services et de la création d'une obligation légale de payer.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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 2015

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.

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.

31 MARS 2015

1. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

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.

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.

Les employés embauchés après le 1er avril 2002 ne sont pas admissibles au régime de retraite de la CTON. L'OSTC poursuit actuellement des négociations afin que ces employés puissent être admissibles rétroactivement au régime au 1er avril 2002. Les coûts des avantages sociaux consignés dans ces états financiers se fondent sur l'estimation actuarielle de l'obligation et sont comptabilisés dans la période où 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.

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.

31 MARS 2015

1. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

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 comptables

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 2015

2. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

	2015		2014	
Encaisse	**5 950**	**$**	17 150	$
Banque	**1 211 190**		1 342 119	
En transit	**1 497**		1 374	
	1 218 637	**$**	1 360 643	$

Le 31 mars 2015, la société avait des dépôts de 1 515 391 $ 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. L'encaisse comprend 552 $ US, soit 655 $ en dollars canadiens

3. COMPTES DÉBITEURS

	2015		2014	
Ministère du Développement du Nord et des Mines	**315 614**	**$**	74 964	$
Ministère des Transports	**406 975**		265 010	
Autre	**253 551**		109 102	
	976 140	**$**	449 076	$

Il n'y a aucune provision pour dépréciation à l'égard des comptes débiteurs.

4. PRÊT D'EXPLOITATION – FACILITÉ DE CRÉDIT

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 2017, la société avait, en vertu de cet accord, une capacité de crédit inutilisée de 2 000 000 $.

5. CONVENTIONS DE PRESTATIONS DE RETRAITE

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 10 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 2015 s'élevait à 47 843 $ (2014 – 44 064 $). Les participants cotisent 4,20 % 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 6,00 % de tous les autres gains. 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 2014. À ce moment, le régime faisait état d'un déficit actuariel de 66,0 millions de dollars (2011 – déficit actuariel de 18,3 millions de dollars), selon des engagements actuariels de 540,9 millions de dollars (2011 – 464,8 millions de dollars), un actif actuariel de 483,0 millions de dollars (2011 – 446,5 millions de dollars) et un solde créditeur de l'exercice antérieur de 8,1 millions de dollars (2011 – - $). 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 2015

6. PRESTATIONS FUTURES DES EMPLOYÉS

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 :

	2015		2014	
Coût des prestations pour la période actuelle	**1 086 882**	**$**	1 063 626	$
Perte actuarielle non amortie	**(216 557)**		(243 627)	
Avantages complémentaires postérieurs à la retraite	**870 325**		819 999	
Prestations de retraite constituées	**114 687**		81 824	
	985 012	**$**	901 823	$

Avantages complémentaires de retraite

Les paiements de ces avantages totalisaient 116 546 $ (2014 – 128 127 $), 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 2013.

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

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 actualisées en utilisant un taux d'actualisation de 4,25 % (2014 – 4,25 %). Pour les coûts des services complémentaires de santé, un taux de croissance annuel de 6,3 % a été prévu pour 2013, diminuant à un taux final de 4,0 % par année pour 2019. Pour les frais dentaires, un taux de croissance annuel de 4,0 % a été prévu.

	2015		2014	
Coût des prestations pour la période actuelle	**19 542**	**$**	18 378	$
Amortissement de la perte actuarielle	**27 070**		27 070	
Charges au titre des prestations de retraite	**46 612**		45 448	
Charges d'intérêt	**44 747**		43 721	
Prestations payées	**(41 033)**		(36 022)	
Dépenses totales pour l'exercice	**50 326**	**$**	53 147	$

31 MARS 2015

Prestations de retraite constituées

Les employés embauchés après le 1er avril 2002 ne sont pas admissibles au régime de retraite de la CTON. L'OSTC a entrepris des négociations avec la province pour que ces employés puissent participer au régime de retraite de la CTON ou à un autre régime comparable, de façon rétroactive jusqu'au 1er avril 2002. Le 13 août 2015, la province de l'Ontario a approuvé par décret que « tous les employés exclus de l'unité de négociation de l'OSTC embauchés après le 1er avril 2002 soient désignés comme faisant partie d'une catégorie d'employés ayant droit d'être membres du Régime de retraite de la fonction publique de l'Ontario (RRFPO) et, lorsqu'ils informent par écrit la Commission du régime de retraite de l'Ontario de leur choix de devenir membres du RRFPO, deviennent membres du RRFPO; et, de plus, que l'OSTC soit considérée comme un employeur aux fins du RRFPO relativement aux employés désignés dans ce décret ».

Les évaluations actuarielles aux fins de la comptabilité sont effectuées pour les prestations 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 1er janvier 2014.

L'évaluation actuarielle se fonde sur diverses hypothèses sur des événements futurs, notamment les taux d'inflation et les hausses des salaires. Les hypothèses utilisées reflètent les meilleures estimations de la direction. Les obligations relatives aux avantages postérieurs à l'emploi ont été actualisées en utilisant un taux d'actualisation de 5,75 % (2014 – 5,75 %).

	2015		**2014**	
Coût des prestations pour la période actuelle	**32 863**	**$**	34 798	$
Prestations payées	**-**		(69 075)	
Dépenses totales pour l'exercice	**32 863**	**$**	(34 277)	$

31 MARS 2015

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.

	2015		**2014**	
Obligation au titre des prestations constituées	**487 769**	**$**	489 989	$
Perte actuarielle non amortie	**(274 711)**		(313 955)	
Prestations futures de la CSPAAT	**213 058**	**$**	176 034	$

Une évaluation actuarielle a été effectuée le 5 septembre 2013 au moyen de la méthode de répartition des prestations.

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 avantages de la CSPAAT ont été actualisées en utilisant un taux d'actualisation de 4,00 %, 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.

	2015	
Amortissement des pertes	39 245	$
Coût des prestations pour la période actuelle	36 455	
Charges d'intérêt	19 172	
Versement des prestations projetées	(57 848)	$
Dépenses totales pour l'exercice	37 024	$

31 MARS 2015

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Au 31 mars 2015, une somme de 127 930 $ (2014 – 51 020 $) en immobilisations corporelles pour le traversier Chi-Cheemaun n'avait pas été amortie les travaux d'installation n'étant pas terminés.

En 2015 l'OSTC a acquis des immobilisations corporelles d'une valeur de 594 802 $ (2014 – 452 852 $) avec des fonds d'immobilisation. Un fonds d'immobilisation additionnel de 78 866 $ (2014 – - $) a été reçu pour les projets qui n'étaient pas conformes aux exigences de capitalisation et ont été comptabilisés en charges. L'OSTC a puisé - $ (2014 – 81 834 $) à même son fonds d'exploitation pour couvrir les coûts additionnels en immobilisations.

2015

	Terrains	Aménagements des terrains	Immeubles et améliorations	Matériel et autres	Traversier Chi-Cheemaun	Traversier Niska	Total
Coût, début d'exercice	76 100 $	20 200 $	1 782 072 $	506 604 $	25 507 731 $	4 135 453 $	32 028 160 $
Acquisitions	–	–	14 923	77 384	383 317	119 179	594 803
Coût, fin d'exercice	76 100	20 200	1 796 995	583 988	25 891 048	4 254 632	32 622 963
Amortissement cumulé, début d'exercice	–	6 060	615 884	456 512	13 623 466	34 736	14 736 658
Amortissement	–	1 010	125 121	24 170	552 189	143 325	845 815
Amortissement cumulé, fin d'exercice	–	7 070	741 005	480 682	14 175 655	178 061	15 582 473
Valeur comptable nette, fin d'exercice	76 100 $	13 130 $	1 055 990 $	103 306 $	11 715 393 $	4 076 571 $	17 040 490 $

31 MARS 2015

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

2014

	Terrains	Aménagements des terrains	Immeubles et améliorations	Matériel et autres	Traversier Chi-Cheemaun	Traversier Niska	Total
Coût, début d'exercice	76 100 $	20 200 $	1 434 022 $	506 604 $	25 353 948 $	– $	27 390 874 $
Acquisitions	–	–	348 050	–	153 783	4 135 453	4 637 286
Coût, fin d'exercice	76 100	20 200	1 782 072	506 604	25 507 731	4 135 453	32 028 160
Amortissement cumulé, début d'exercice	–	5 050	534 940	432 569	13 047 339	–	14 019 898
Amortissement	–	1 010	80 944	23 943	576 127	34 736	716 760
Amortissement cumulé, fin d'exercice	–	6 060	615 884	456 512	13 623 466	34 736	14 736 658
Valeur comptable nette, fin d'exercice	76 100 $	14 140 $	1 166 188 $	50 092 $	11 884 265 $	4 100 717 $	17 291 502 $

9. EXCÉDENT ACCUMULÉ

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

	2015	2014
Investissements dans les immobilisations corporelles	**17 040 490 $**	17 291 502 $
Prestations de la CSPAAT non capitalisées	**(213 058)**	(176 034)
Prestations futures des employés non capitalisées	**(985 012)**	(901 823)
Excédent général (note 10)	**1 643 252**	1 487 236
Excédent accumulé	**17 485 672 $**	17 700 881 $

31 MARS 2015

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 2015 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.

	2015		2015		2014	
	Budget		**Réel**		Réel	
Excédent (déficit) annuel (Page 19)	3 100 000	$	**(215 209)**	**$**	4 070 617	$
Amortissement	-		**845 815**		716 760	
Variation des obligations non capitalisées	-		**120 213**		51 950	
	3 100 000		**750 819**		4 839 327	
Acquisition d'immobilisations, cessions et dépréciations	(3 095 000)		**(594 803)**		(4 637 286)	
	5 000		**156 016**		202 041	
Excédent général de l'exercice précédent	21 000		**1 487 236**		1 285 195	
Excédent général (note 9)	26 000	$	**1 643 252**	**$**	1 487 236	$

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) Une action a été déposée contre l'OSTC par une personne qui aurait fait une chute dans les locaux de la société en 2011. La plainte est actuellement sous enquête chez les assureurs de l'OSTC et il n'est pas possible de déterminer l'issue de cette action.

c) L'OSTC n'a pas conclu de convention collective avec le Syndicat International des Marins Canadiens. Cette convention est devenue échue le 31 décembre 2013. Il n'est pas possible actuellement de déterminer l'issue des négociations.

12. ENGAGEMENTS

L'OSTC a conclu une entente avec un sous-traitant qui prend fin le 31 mars 2016 pour fournir des services de traversier au nom de l'OSTC entre Moosonee et l'île de 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.

31 MARS 2015

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 2 810 000 $ (2014 – 1 900 000 $). En 2015, l'OSTC a reçu un montant additionnel de - $ (2014 – 254 942 $) en fonds d'exploitation afin de couvrir certains projets opérationnels spécifiques.

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 594 802 $ (2014 – 452 852 $). Un fonds d'immobilisation additionnel de 78 866 $ (2014 – - $) a été reçu pour les projets qui n'étaient pas conformes aux exigences de capitalisation. Les versements au titre des immobilisations et du fonctionnement reçus pendant l'exercice totalisent 3 483 668 $ (2014 – 2 607 794 $).

En 2014, l'OSTC a reçu 390 761 $ en remboursement des frais associés aux travaux effectués aux structures des quais de South Baymouth et Tobermory. Les structures des quais appartiennent à Transports Canada, mais sont utilisées par l'OSTC dans l'exploitation de ses services de traversier. En vertu d'une entente datée du 9 mai 2013, Transports Canada a octroyé à l'OSTC et au ministère du Développement du Nord et des Mines l'accès temporaire aux structures des quais pour effectuer les réparations nécessaires.

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 434 902 $ en honoraires de gestion pour la saison de navigation 2014.

En vertu de l'accord quinquennal modifié qui se termine maintenant le 31 mars 2018, le ministère doit payer à l'OSTC des honoraires de gestion annuels de 400 000 $, indexés chaque année 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.

31 MARS 2015

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 1 est un traversier de type péniche de débarquement qui voyage entre Moosonee et l'île de 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 2015	Total 2014
Produits				
Services de traversier	6 384 722 $	20 229 $	6 404 952 $	6 302 340 $
Subventions du MDNM	3 079 802	403 866	3 483 668	2 607 794
Intérêts, frais de transport et autres	107 027	157 051	264 078	368 627
Honoraires de gestion du service de traversier de l'île Pelée	434 902	–	434 902	462 926
Immobilisations reçues en apport	–	–	–	4 102 601
	10 006 453	581 146	10 587 600	13 844 288
Charges				
Salaires	3 569 428	83 980	3 653 409	3 721 534
Frais généraux et d'administration	1 793 473	103 300	1 896 773	1 252 422
Carburant	1 486 054	35 410	1 521 464	1 387 188
Avantages sociaux des employés	866 822	–	866 822	869 877
Amortissement	811 079	34 735	845 814	716 760
Services	604 989	216 250	821 239	777 065
Entretien et réparations	672 273	168 107	840 380	705 155
Services publics	239 969	2 677	242 646	242 559
Outils et fournitures	112 889	1 373	114 262	101 111
	10 156 976	645 832	10 802 809	9 773 671
Excédent (déficit) annuel	(150 523) $	(64 686) $	(215 209) $	4 070 617 $

31 MARS 2015

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 $ (2014 – 100 000 $).

L'exposition maximale au risque de crédit d'investissement 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 2015, 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.

31 MARS 2015

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.

	2015		
	Juste valeur	Coût	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 218 637 $	- $	1 218 637 $
Comptes débiteurs	-	976 140	976 140
Comptes créditeurs et charges à payer	-	603 282	603 282

	2014		
	Juste valeur	Coût	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 360 643 $	- $	1 360 643 $
Comptes débiteurs	-	449 076	449 076
Comptes créditeurs et charges à payer	-	398 521	398 521

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

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND LIMITÉE

2014 / 2015