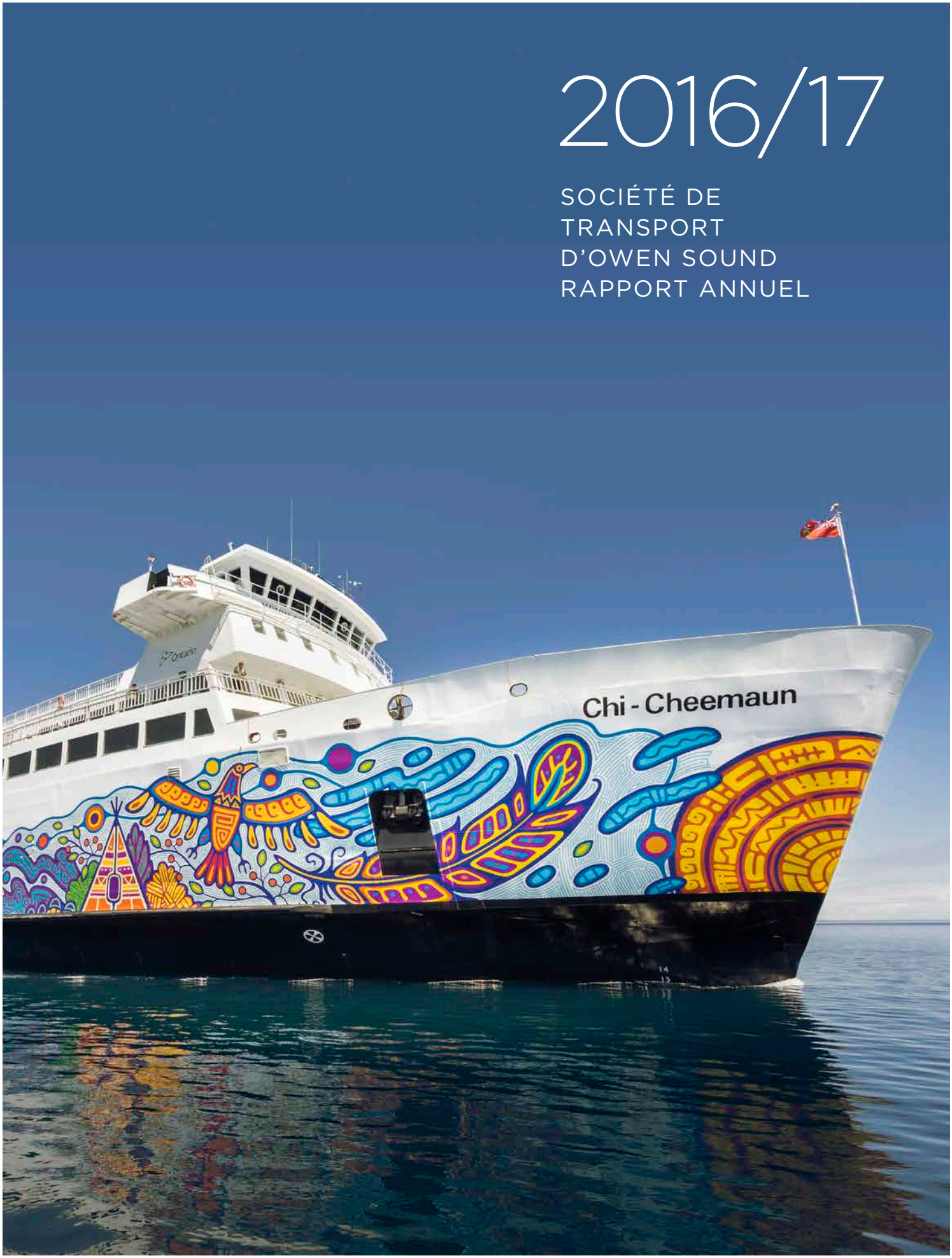
2016/17

SOCIÉTÉ DE
TRANSPORT
D'OWEN SOUND
RAPPORT ANNUEL





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 faisant la promotion du tourisme, grâce à des partenariats conclus avec les collectivités locales et les parties prenantes de la région.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT
D'OWEN SOUND
RAPPORT ANNUEL

2016/17

TABLE DES MATIÈRES

Régions desservies	2
Notre mandat	2
Message du président du conseil d'administration	4
Message de la présidente et chef de la direction	5
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	15
États financiers – Responsabilité de la haute direction	18
États financiers – Rapport de l'auditeur indépendant	19

La Société de transport d'Owen Sound limitée (OSTC) 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 (OSTC),
717875, route 6, Owen Sound ON N4K 5N7

Tél. : 519-376-8740 • Téléc. : 519-376-6384
www.ontarioferries.com ISSN 1925-2366

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



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

Au nom du conseil d'administration de la Société de transport d'Owen Sound (OSTC), j'aimerais souligner le travail remarquable des employés et des bénévoles qui ont contribué à une deuxième année consécutive de progrès et de changements positifs dans nos services de traversier. Au cours de l'exercice qui vient de se terminer, notre société a continué de former de nouveaux partenariats communautaires et a investi 2,10 millions de dollars dans le salon des passagers et le centre d'information touristique du traversier Chi-Cheemaun. Notre campagne de marketing « L'esprit du voyage » nous a rapporté deux prix de marketing provinciaux et un prix national témoignant de la qualité du contenu de la campagne et des efforts déployés afin de sensibiliser le public et d'attirer de nouveaux voyageurs et touristes dans le Nord ontarien – des visiteurs dont nous espérons qu'ils utiliseront le traversier pour se rendre à l'île Manitoulin et à la péninsule de Bruce.

« Nous voulons continuer d'être une attraction touristique importante pour les familles dans la baie Georgienne en servant de lien naturel avec l'île Manitoulin. »

Grâce à ces efforts et à notre engagement continu à mettre en œuvre des stratégies de marketing et de développement commercial reconnues et recommandées dans le cadre de notre étude de marché de 2013, je suis heureux de signaler que l'augmentation du taux d'utilisation du Chi-Cheemaun a de nouveau surpassé nos attentes cette année : +9,40 % pour les passagers et +7,63 % pour les véhicules par rapport à la saison de navigation de 2015.

Nous sommes également fiers de signaler la saison de navigation fructueuse du Niska I, notre traversier de type péniche reliant Moosonee et l'île de Moose Factory sur la rivière Moose, à l'embouchure de la baie James. Ce service vital est le seul moyen de transporter de la nourriture, des véhicules ainsi que des marchandises générales et des marchandises dangereuses jusqu'à l'île durant la saison des eaux libres. Le navire a fait 1256 traversées simples pendant une saison presque parfaite entre le dégel et le gel des eaux, de juin à octobre, sans perturbation du service attribuable à une défaillance mécanique.

Nous voulons continuer d'être une attraction touristique importante pour les familles dans la baie Georgienne en servant de lien naturel avec l'île Manitoulin. Nous veillerons à ce que vous et votre famille puissiez découvrir « l'esprit du voyage » sur les navires exploités par la Société de transport d'Owen Sound. ■

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

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE ET CHEF DE LA DIRECTION

L'OSTC veut et doit remplir son mandat qui est de fournir un transport sécuritaire, efficace et fiable par traversier dans la province de l'Ontario, principalement par l'exploitation de services saisonniers de traversier jusqu'à l'île Manitoulin, l'île de Moose Factory et l'île Pelée, les services vers l'île Pelée étant fournis sous contrat pour le ministère des Transports. De plus, le Chi-Cheemaun – le seul traversier exploité par l'OSTC qui est en concurrence directe avec une autoroute – a également le mandat de promouvoir le développement économique de la région de Tobermory/South Baymouth et d'y contribuer en favorisant un climat commercial positif et en améliorant et appuyant le secteur touristique grâce à des partenariats avec les collectivités locales et des intervenants régionaux.

Bien que la sécurité ne soit mentionnée qu'une seule fois dans notre mandat, il s'agit de la pierre d'assise de tous les plans stratégiques, buts, objectifs et décisions quotidiennes de tous les employés de l'OSTC. Le succès de la société est encore une fois démontré en 2016 : rendement financier solide, fiabilité opérationnelle, partenariats communautaires réussis et dépassement des besoins et des attentes de notre clientèle. Tout cela a été rendu possible grâce à une orientation claire et à un engagement en matière de sécurité qui a exigé un investissement important dans nos actifs et nos gens.

Au cours de la dernière décennie, l'OSTC a dû composer avec une diminution du nombre de passagers sur le Chi-Cheemaun; de nombreux touristes ont délaissé les services de traversier en faveur de l'autoroute 400 récemment élargie pour se rendre à l'île Manitoulin et dans certaines parties du Nord de l'Ontario. En 2013, nous avons entrepris une étude de marché et consulté le public pour savoir quel type d'expérience de traversier les inciterait à choisir le traversier plutôt que l'autoroute. Nous avons appris que nos clients actuels et potentiels aimeraient que leur temps sur le traversier représente un élément important et agréable de leur voyage, source de bons souvenirs de vacances – comme la soirée où ils ont rencontré et entendu un musicien canadien réputé; le jour où l'île Manitoulin s'est révélée à eux grâce aux récits de conteurs respectés de la nation Anishinaabe de l'île; la nuit où ils ont participé à une observation guidée des étoiles brillant dans le ciel au-dessus du



Le nouveau salon Fathom Five du M.S. Chi-Cheemaun

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE ET CHEF DE LA DIRECTION

lac Huron, sans aucune interférence des lumières de la ville; la fois où ils ont découvert l'œuvre d'un artisan local qui les a émerveillés; le moment où ils ont compris ce que signifie vraiment « l'esprit du voyage ». Nous avons appris qu'ils veulent déguster des aliments locaux. Nous avons donc incorporé du bœuf élevé sur la péninsule de Bruce ainsi que du corégone de l'île Manitoulin dans nos menus de tous les jours et des soupers-croisières. Nous proposons des vins locaux et ontariens primés, et nos événements de dégustation de bières artisanales attirent les meilleurs brasseurs de l'île Manitoulin, de la péninsule de Bruce et de la côte sud de la baie Georgienne. En 2016, nous avons généré 1 387 002 $ en revenus auxiliaires provenant de commodités proposées à bord des navires, y compris aliments et vente d'articles au détail, ce qui constitue une augmentation de 11 % par rapport à l'exercice précédent.

> "Nous sommes très fiers de l'effet que notre campagne de marketing « L'esprit du voyage » a produit auprès de nos clients et de nos collectivités, et des honneurs qu'elle a récoltés pour la province de l'Ontario en recevant des prix en marketing et en tourisme en 2016."

D'importants investissements ont été consentis en 2016 pour améliorer et moderniser le Chi-Cheemaun, qui a 42 ans. En particulier, ils ont servi à la rénovation du salon Fathom Five, au centre d'information touristique à bord, à une nouvelle génératrice de secours et à un tableau de secours. Nous avons profité de l'inspection obligatoire hors de l'eau pour décaper toute la coque au jet de sable et y appliquer une nouvelle couche de surface, de façon à protéger et préserver sa structure d'acier et s'assurer que tous les revêtements du navire sont écologiques et sans toxines. Il s'agissait aussi de préparer une surface parfaite pour la pose d'un immense décalque en vinyle aux couleurs éclatantes sur la visière de proue et la coque du navire, quand il retournera à son lieu d'hivernage à Owen Sound. Aussi emballant qu'il soit de planifier les améliorations et les investissements visant notre infrastructure, de les réaliser, puis d'en bénéficier, la société ne manque pas d'investir aussi dans la formation et le perfectionnement de son personnel. L'OSTC entend ainsi continuer de fournir des services de traversier sécuritaires, efficaces, fiables et accessibles.

Nous sommes très fiers de l'effet que notre campagne de marketing « L'esprit du voyage » a produit auprès de nos clients et de nos collectivités, et des honneurs qu'elle a récoltés pour la province de l'Ontario en recevant des prix en marketing et en tourisme en 2016. Plus encore, son message continue d'inspirer chacun des employés de l'OSTC. Tous sont déterminés à offrir un service de traversier de qualité et une expérience unique, comme le demandent nos clients.

Cette année, nous avons parachevé le renouvellement de l'identité visuelle du Chi-Cheemaun en posant sur sa surface d'immenses images évoquant l'île Manitoulin et la péninsule de Bruce. Les nouvelles couleurs et images figurant sur le navire sont également une célébration du nom donné au traversier en 1974 par Donald Keeshig, un membre de la Première Nation non cédée des Chippewas de Nawash, qui occupe la réserve Neyaashiinigmiing no 27 sur la rive est de la péninsule de Bruce. Traduit de l'ojibwé, Chi-Cheemaun signifie « grand canot ».

Comme l'an passé, le 5 mai 2016, durant son trajet depuis son lieu d'hivernage à Owen Sound jusqu'à sa base opérationnelle à Tobermory, le Chi-Cheemaun s'est écarté de son trajet normal, a tourné sa proue vers la pointe du phare à Neyaashiinigmiing et a salué avec sa sirène le regretté Donald Keeshig. Ce salut est un hommage au don de sagesse légué par Donald, et une façon de nous rappeler chaque année notre responsabilité de prendre soin du grand canot et de ses passagers. Chi-miigwetch Donald! ■

SUSAN SCHREMPF
Présidente et chef de la direction



À PROPOS DE L'OSTC

La Société de transport d'Owen Sound (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. 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 un organisme commercial gouvernemental de la province de l'Ontario. Son siège administratif a été établi à Owen Sound (Ontario).

L'OSTC fait partie intégrante de l'offre touristique et du réseau de transport de l'Ontario. Pendant l'exercice 2016-2017, l'OSTC a été responsable de l'exploitation de quatre navires et de six terminaux et installations de transbordement desservant quatre parcours de traversiers ainsi qu'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 de 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 la déclaration de l'actionnaire unique et à l'article 108 de la Loi sur les sociétés par actions, L.R.O. 1990, ch. B., le ministère du Développement du Nord et des Mines de l'Ontario exerce une autorité sur le conseil d'administration 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 en gouvernance 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 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 avril 2002 – 31 mars 2017)

M. Martin Garfield Brown
Administrateur, South Baymouth
(1er juillet 2005 – 30 juin 2017)

M. John Greenway
Administrateur, South Baymouth
(1er avril 2007 – 31 mars 2017)

M. Hugh Moggy
Administrateur, Manitowaning
(1er juin 2007 – 31 mai 2017)

M. Bill Caulfeild-Browne
Administrateur, Tobermory
(15 juin 2012 – 30 juin 2017)

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	2016/17	2015/16	2014/15	2013/14
CHI-CHEEMAUN				
1 Revenu par passager (ventes de billets et ventes à bord)	40,03 $	38,85 $	38,74 $	39,20 $
2 Dépenses par passager (exploitation seulement, excluant 6)	47,45 $	49,45 $	52,67 $	52,11 $
3 Pourcentage des dépenses d'exploitation recouvré du revenu	83,25 %	78,56 %	73,54 %	75,22 %
4 Revenu des ventes de détail, par passager	6,98 $	6,71 $	5,64 $	6,40 $
5 Frais de publicité, par passager	1,17 $	1,40 $	1,11 $	1,16 $
6 Coût de la nouvelle campagne de positionnement de la marque, par passager	2,50 $	2,71 $	2,90 $	- $
Frais de carburant par traversée simple (moyenne calculée à partir des frais de carburant globaux)	1 036,00 $	1 127,29 $	1 465,76 $	1 422,21 $
Passagers transportés	202 763	185 712	167 593	166 224
Utilisation – passagers	31,65 %	29,13 %	25,63 %	27,37 %
Véhicules transportés	79 191	73 578	67 699	66 385
Utilisation – véhicules	61,71 %	57,15 %	47,93 %	54,68 %
Nombre total de départs	1004	1012	1038	952
Nombre moyen de véhicules par départ	79	73	65	70
Nombre moyen de passagers par véhicule, par départ	2,56	2,52	2,48	2,50
NISKA I				
Revenu par passager (ventes de billets et ventes à bord)	37,71 $	38,28 $	79,64 $	
Dépenses par passager (exploitation seulement)	122,71 $	121,08 $	274,53 $	
Pourcentage des dépenses d'exploitation recouvré du revenu	30,73 %	31,62 %	29,01 %	
Frais de carburant par traversée simple (moyenne calculée à partir des frais de carburant globaux)	18,97 $	21,04 $	30,34 $	
Passagers transportés	5288	5627	2226	
Véhicules transportés	3169	3283	2828	
Nombre total de départs	1256	1318	1167	
Nombre moyen de véhicules par départ	2,52	2,49	2,42	
Nombre moyen de passagers par véhicule, par départ	4,21	4,27	1,91	

FAITS SAILLANTS FINANCIERS (SERVICES COMBINÉS DE L'OSTC ET DU NISKA I)	2016/17	2015/16	2014/15	2013/14
EXPLOITATION :				
Revenus commerciaux	8 115 769 $	7 429 439 $	6 669 030 $	6 670 967 $
Revenus liés au contrat d'exploitation	460 161 $	465 969 $	434 902 $	462 926 $
(1) Revenu total	**8 575 930 $**	**7 895 408 $**	**7 103 932 $**	**7 133 893 $**
Dépenses d'exploitation	13 165 883 $	9 776 265 $	9 383 315 $	8 970 684 $
Commercialisation	507 382 $	502 845 $	486 330 $	- $
Amortissement	970 704 $	865 893 $	845 814 $	716 760 $
Total des dépenses	**14 643 969 $**	**11 145 003 $**	**10 715 459 $**	**9 687 444 $**
Perte avant financement provincial	(6 068 039) $	(3 249 595) $	(3 611 527) $	(2 553 551) $
Financement provincial – fonctionnement	2 363 000 $	2 572 000 $	2 810 000 $	2 545 703 $
**Financement provincial – projets d'immobilisation passés en charges (1)	3 597 357 $	178 687 $	78 866 $	- $
(2) Bénéfice net (perte nette)	**(107 682) $**	**(498 908) $**	**(722 661) $**	**(7 848) $**
ACTIFS :				
Actifs financiers	3 300 143 $	3 072 245 $	2 225 528 $	1 851 164 $
Actifs non financiers	210 587 $	186 830 $	66 785 $	34 593 $
Acquisition d'immobilisations	20 370 335 $	19 232 987 $	16 994 711 $	17 291 502 $
Total de l'actif	**23 881 065 $**	**22 492 062 $**	**19 287 024 $**	**19 177 259 $**

NOTES RELATIVES AUX INDICATEURS CLÉS :				
(1) Total des dépenses, selon les états financiers vérifiés	14 725 704 $	11 233 132 $	10 802 809 $	9 773 671 $
Moins : Amortissement (déclaré séparément ci-dessus)	(970 704) $	(865 893) $	(845 814) $	(716 760) $
Coûts de commercialisation (déclarés séparément ci-dessus)	(507 382) $	(502 845) $	(486 330) $	- $
Variations en lien avec la CSPAAT	(23 769) $	(39 917) $	(37 024) $	(33 080) $
Variations des prestations futures des employés	(57 966) $	(48 212) $	(50 326) $	(53 147) $
Dépenses d'exploitation totales comme ci-dessus	13 165 883 $	9 776 265 $	9 383 315 $	8 970 684 $
(2) Surplus annuel (déficit), selon les états financiers vérifiés	1 775 193 $	2 525 132 $	(215 209) $	4 070 617* $
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)	(2 036 331) $	(3 112 169) $	(594 803) $	(452 852) $
Retrait des variations relatives aux obligations de la CSPAAT	(23 769) $	(39 917) $	(37 024) $	(33 080) $
Retrait des variations dans les prestations futures des employés	(57 966) $	(48 212) $	(50 326) $	(53 147) $
Perte nette ajustée	(342 873) $	(675 166) $	(897 362) $	3 531 538 $

* 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 M.V. Niska I à une valeur comptable nette de 4 102 601 $ et pour le traversier M.V. Manitou Island II à une valeur comptable nette de 1 $. Aucun argent n'a actuellement été transféré. »
** 2016-2017 : 3 525 636 $ pour la mise en cale sèche quinquennale + 71 721 $ en dépenses d'immobilisation supplémentaires

ACHALANDAGE : En 2014, l'OSTC a adopté l'objectif à long terme raisonnable et soutenable de transporter 87 000 véhicules et 226 000 passagers par année. Ces chiffres tenaient compte de la capacité et de l'horaire d'exploitation des navires ainsi que de l'expérience passée. En supposant une augmentation annuelle de l'achalandage de 2 % à partir de la saison 2015, l'OSTC a estimé qu'un sommet pourrait être atteint d'ici 2028. L'achalandage enregistré en 2015 a dépassé non seulement l'objectif à un an, mais même l'objectif de 2019. À ce compte, le sommet de l'achalandage serait atteint dès 2026.

L'OSTC est heureuse de signaler que le trafic transporté en 2016 a de nouveau surpassé les attentes, augmentant de 7,63 % pour les véhicules et de 9,40 % pour les passagers. Si le trafic continue d'augmenter de 2 % ou plus par année, l'OSTC atteindra ses objectifs en 2021 pour les véhicules et en 2022 pour les passagers, sept ans plus tôt que prévu.

MARKETING : En 2016, l'OSTC et Cleansheet Communications ont continué d'améliorer les outils de marketing, d'en créer de nouveaux et d'accroître leur diffusion, poursuivant l'élan donné en 2015 par la fructueuse campagne « L'esprit du voyage ». L'OSTC s'est attachée à reproduire la stratégie médias en 2016, avec un site Web consommateurs amélioré, des affiches dans les réseaux de la TTC et de GoTransit, de la publicité radio et numérique, et des campagnes ciblées sur diverses plateformes de médias sociaux. À la fin de l'hiver 2016-2017, un immense décalque en vinyle aux couleurs éclatantes, image emblématique de la campagne, a été posé sur la proue du navire, ce qui parachevait le renouvellement de l'identité visuelle du traversier.

La campagne de marketing « L'esprit du voyage » a remporté trois prix de marketing à l'automne 2016, et était finaliste pour un quatrième :

- Prix du président de Tourisme Nord de l'Ontario 2016 : « décerné à une personne ou une organisation qui a apporté une contribution exceptionnelle au tourisme dans le Nord de l'Ontario, en matière de soutien, d'innovation ou de développement »
- Prix national 2016 des panneaux et enseignes publicitaires pour le meilleur habillage graphique de véhicule
- Prix d'excellence 2016 de l'Association de l'industrie touristique de l'Ontario pour une campagne de marketing touristique de plus de 25 000 $
- Finaliste – Prix d'excellence 2016 de l'Association touristique de l'Ontario pour le marketing numérique

MS CHI-CHEEMAUN : VÉHICULES ET PASSAGERS TRANSPORTÉS, 2013 À 2016

	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Total	Variation par rapport à l'année précédente
VÉHICULES								
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								
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	0,82 %
2013	7 479	21 272	47 228	57 606	21 315	11 324	166 224	**-6,79 %**

DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL : L'expérience que vivent les passagers est très importante pour les clients de l'OSTC, et l'organisme a continué de coopérer avec des partenaires du milieu pour offrir un éventail de possibilités de tourisme expérientiel et de découvertes culturelles propres à la péninsule de Bruce et à l'île Manitoulin. En 2016, l'OSTC a ajouté à son programme estival la première croisière annuelle de dégustation de bières artisanales. Y participaient des brasseries artisanales nouvelles ou bien établies de la région desservie par le traversier, et elles y ont trouvé un nouveau public de clients intéressés, en bonne partie des touristes venant d'autres provinces, voire de l'étranger. Le programme saisonnier du Chi-Cheemaun

comprend maintenant les activités suivantes :

- démonstrations d'artisanat et séances de récits autochtones authentiques;
- observation guidée des cieux au-dessus du lac Huron, tous les soirs durant le mois d'août;
- soupers gastronomiques-croisières de 4 heures, 4 soirées par semaine;
- repas gastronomique et divertissement lors de soupers-croisières choisis, avec des vedettes musicales canadiennes;
- expositions artistiques flottantes organisées par des galeries invitées, y compris la galerie Tom Thomson d'Owen Sound et le Centre culturel ojibwé de l'île Manitoulin;
- exposition-vente annuelle d'artisanat régional
- exposés sur les merveilles naturelles uniques de la région, sur la terre et dans l'eau, présentés aux passagers par des interprètes de Parcs Canada;
- croisière annuelle de dégustation de bières artisanales.

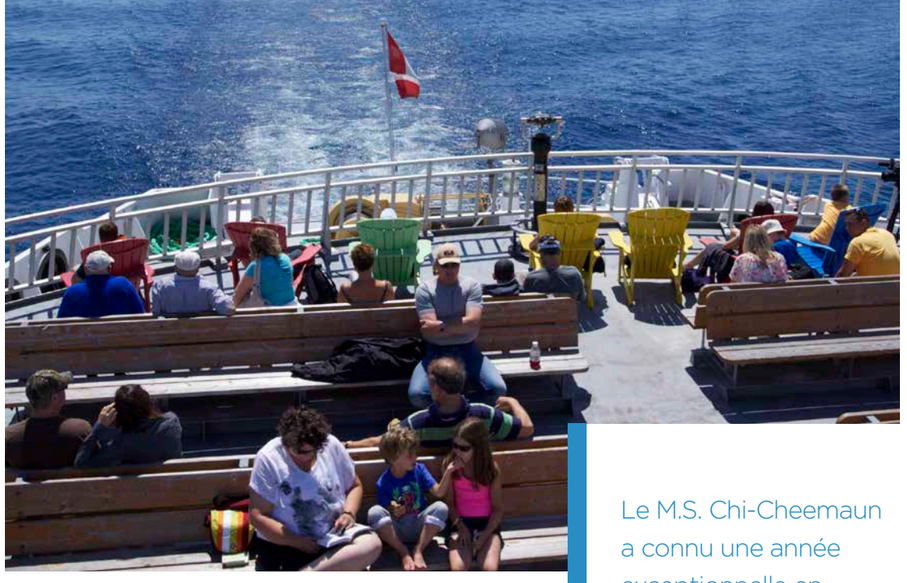
L'OSTC a continué d'appuyer les musiciens canadiens. En 2016, elle a accueilli plusieurs interprètes dans le cadre de son programme offrant aux musiciens professionnels voyageant dans la région la possibilité de se produire à bord en échange du passage gratuit. Ce programme a été très bien reçu par les passagers, et les musiciens ont été nombreux à s'en prévaloir.

L'OSTC s'emploie à promouvoir et à soutenir le cyclotourisme dans la péninsule de Bruce et sur l'île Manitoulin. Elle est membre de Cycle Ontario ainsi que commanditaire majeur de l'activité annuelle Manitoulin Passage Ride organisée par l'association des amateurs de cyclisme de l'île Manitoulin. Le service de traversier fournit aussi une halte-repos et des installations pour des réparations mineures des vélos à son bureau de Springmount ainsi qu'à ses terminaux de Tobermory et de South Baymouth.

IMMOBILISATIONS MAJEURES :
Une somme de 2 108 050 $ a été consacrée aux projets d'immobilisations achevés au cours de l'année. Les plus grands d'entre eux sont la rénovation du salon Fathom Five du Chi-Cheemaun, et son centre d'information touristique. Ces rénovations s'inscrivent dans les travaux de la troisième année 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. Déjà, les anciens panneaux muraux ont été remplacés par des panneaux plus légers et résistants au feu, le revêtement de sol a été remplacé, de nouvelles portes pare-feu ont été installées, de nouveaux meubles et accessoires ont été achetés, des batteries de lampes

11 %

L'augmentation des revenus auxiliaires provenant des commodités proposées à bord, y compris aliments et vente d'articles, en 2016.



fluorescentes ont été remplacées par des dispositifs à DEL encastrés à intensité réglable, et une nouvelle aire de service de boissons a été aménagée dans le salon. Le centre d'information touristique est d'une conception complètement nouvelle, comprenant un grand espace au centre du local, où se trouvent des meubles et des présentoirs mobiles et où seront installés dans le futur des kiosques d'information numérique. Le local comprend un comptoir accessible d'information ainsi que des tables et des chaises fixes le long de chaque série de fenêtres latérales.

Les couleurs choisies pour les matériaux de revêtement des surfaces, le plancher et les aménagements de cabine ont été coordonnées avec les couleurs et les images de la campagne de marketing de la société et du décalque en vinyle qui a été appliqué sur la surface extérieure du navire.

L'OSTC a aussi acheté et installé une génératrice d'urgence plus puissante pour mieux répondre aux besoins actuels et futurs d'alimentation électrique du navire.

À terre, l'OSTC a rénové l'intérieur des bureaux et les comptoirs de service aux clients du terminal de Tobermory. Le milieu de travail est ainsi plus lumineux et plus ouvert pour les employés, et les comptoirs des clients sont accessibles. À South Baymouth, la structure de la rampe d'embarquement des passagers a été sablée et repeinte.

Le M.S. Chi-Cheemaun a connu une année exceptionnelle en 2016, sans traversée annulée ou retardée en conséquence de problèmes mécaniques.

MACHINERIE : Le M.S. Chi-Cheemaun est le seul navire disponible pour son trajet, donc il faut qu'il fonctionne sans aucune défaillance. Au cours de l'exercice 2007-2008, le navire a été complètement rééquipé avec un système redondant de propulsion mécanique interne pour qu'il puisse continuer de fonctionner sans perturber les clients même si un des gros propulseurs doit être réparé ou entretenu pendant la saison de navigation.

Le navire a également des systèmes hors propulsion pour lesquels il n'est pas possible de prévoir des systèmes redondants ou de secours. Lorsqu'une défaillance se produit dans un de ces systèmes auxiliaires, le navire peut devoir suspendre ses services pendant les réparations. L'OSTC a établi un calendrier de remplacement de ces composants, dont l'appareil à gouverner, le mécanisme de lève-porte hydraulique et les stabilisateurs.

En octobre et novembre 2016, le navire a subi son passage quinquennal obligatoire à l'entretien et à l'inspection hors de l'eau. Outre le travail normal sur l'hélice et sa ligne d'arbre, toutes les citernes intérieures ont été nettoyées et ont reçu une nouvelle couche de surface, et la coque a été décapée au jet de sable et aussi recouverte d'une nouvelle couche de surface, le tout avec un produit écologique de type époxy. L'inspection hors de l'eau n'a révélé aucun fait hors de l'ordinaire

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 du comportement humain. Grâce aux audits internes et externes menés régulièrement, le système est constamment en cours d'amélioration, 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 s'est centré en 2016-2017 sur le repérage et la déclaration de problèmes évités de justesse et sur la révision et l'amélioration des stratégies, politiques et procédures de gestion des risques.

L'OSTC a connu un incident de non-conformité en matière environnementale en 2016-2017, mais aucun incident lié à sécurité.

L'OSTC s'est inscrite au programme de certification environnementale d'Alliance verte en 2014, pour les quatre navires dont elle a la charge opérationnelle. La société a fait l'objet de son deuxième audit externe biennal au printemps 2016 et a obtenu le renouvellement de deux ans de son statut de participant accrédité. 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 joint 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 l'excellence. 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, le Niska I ou les régions qu'ils desservent. L'OSTC continue de s'efforcer 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 2016-2017 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 a effectué en 2016-2017 un sondage en ligne sur la satisfaction des clients. Au moyen des médias sociaux et de son site Web, elle a invité 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 250 questionnaires remplis, un nombre statistiquement non significatif au vu du total de 203 174 passagers transportés en 2016. Les répondants ont témoigné d'un taux global de satisfaction de 84 %, et 92 % d'entre eux ont affirmé qu'ils prendraient encore le traversier, et 93 %, qu'ils recommanderaient le traversier à leurs amis et parents.

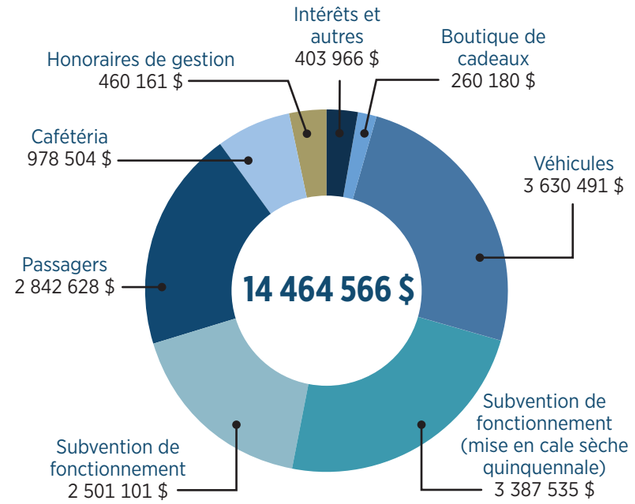
TRAVERSIER MOOSONEE/ÎLE MOOSE FACTORY : L'ouverture de la saison du traversier sur la rivière Moose est survenue quelques semaines plus tard que d'habitude en raison du dégel tardif de la rivière qui a retardé l'aménagement du quai d'amarrage de nuit et l'entrée en service du traversier. L'automne plus doux que la normale a toutefois permis de prolonger la saison d'exploitation d'environ trois semaines, ce qui a compensé le temps perdu au printemps, de sorte que le trafic total de 2016 n'est guère différent de 2015. Il n'y a eu aucune interruption du service de traversier attribuable à des problèmes mécaniques.

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.

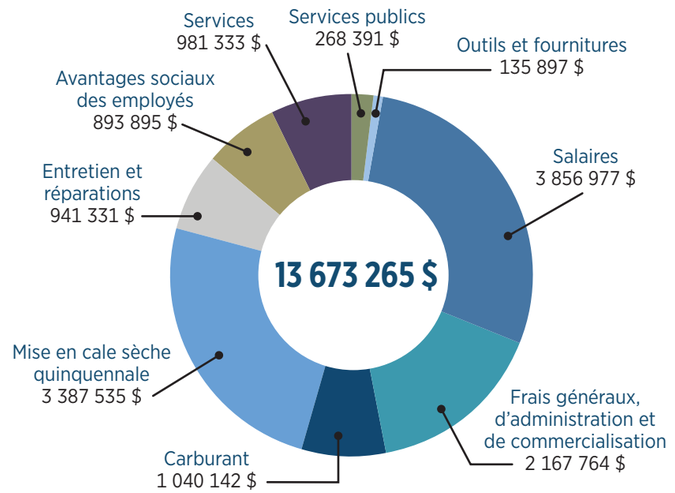
L'OSTC a pu désarmer le traversier retiré du service, le MV Manitou Island II, et s'en dessaisir à la fin de l'automne 2016. ■



Revenu d'exploitation de 2017



Dépenses d'exploitation de 2017



REVENUS DU CHI-CHEEMAUN : Les revenus découlant de l'achalandage du M.S. Chi-Cheemaun ainsi que des ventes à bord ont surpassé de 7,3 % le budget prévu. Le revenu d'exploitation du Chi-Cheemaun s'est élevé en 2016-2017 à 7 690 685 $ alors que le budget prévoyait 7 136 693 en supposant une augmentation globale de 2 % de la clientèle par rapport à 2015-2016. Ce rendement accru a réduit l'écart entre les dépenses et le revenu d'exploitation puisque 83,25 % des dépenses (sans compter les frais de la mise en cale sèche quinquennale du navire) ont pu être recouvrées en 2016-2017, une augmentation par rapport aux 78,56 % de 2015-2016. En conséquence, la subvention de fonctionnement par passager fournie par la Province a pu être encore réduite, à 16,75 % du coût réel.

Le Chi-Cheemaun a passé la saison 2016 sans aucune interruption de service attribuable à des problèmes mécaniques. Un aller-retour a été annulé et deux allers-retours ont été retardés en raison des forts vents qui sévissaient le 21 août. Voilà qui a fait perdre la clientèle de 400 véhicules et 1069 passagers, selon une estimation fondée sur la comparaison directe avec le trafic transporté le même jour d'exploitation l'année précédente.

Le contrat conclu par l'OSTC avec le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) pour la gestion et l'exploitation du service de transport à l'île Pelée a été prolongé jusqu'au 31 mars 2018 et modifié pour inclure un protocole afin de dédommager l'OSTC pour le temps et l'argent qu'elle a contribués à la demande du MTO au projet du nouveau traversier. Le MTO a annoncé

en octobre 2015 qu'un nouveau navire serait bâti pour être mis en service en 2018 afin de remplacer le vieillissant M.V. Pelée Islander. Le contrat de gestion annuel de l'OSTC avec le MTO a généré 465 969 $ en 2015-2016, après avoir été validé en 2014 par un audit de la valeur du service à la suite de la prolongation de l'entente, en permettant à l'OSTC de facturer deux années d'indexation au coût de la vie qui n'avait pas été payée. En 2016, le montant de la valeur de base du contrat de gestion et des frais perçus par l'OSTC pour services rendus s'établissait à 460 161 $.

DÉPENSES DU CHI-CHEEMAUN : Le prix du carburant a fluctué fortement au cours des dernières années, de façon parfois favorable et parfois défavorable pour les acheteurs, en raison de l'évolution du marché et d'événements internationaux. Le budget carburant de l'OSTC pour 2016 tenait compte d'une augmentation possible des coûts en carburant de 15 % par rapport aux chiffres réels de 2015. Grâce à un marché qui était favorable aux acheteurs en 2016, les coûts de l'OSTC en carburant ont été de 1 016 317 $, soit 11 % de moins que les coûts réels de 2015 et 22 % de moins que ne le prévoyait le budget. Par rapport au budget, l'économie s'est élevée à 293 083 $.

Le coût des salaires et des avantages sociaux pour l'exercice 2016-2017 a été inférieur de 3,2 % au budget, étant donné. L'OSTC avait réservé un montant pour une correction salariale dans le cas où la Province de l'Ontario assouplirait ou retirerait les restrictions salariales provinciales, or elle ne l'a pas fait.

La deuxième année de la campagne de marketing « L'esprit du voyage » de l'OSTC a coûté 507 000 $, pour la production de contenu créatif supplémentaire et un accroissement des placements médias. L'OSTC attribue le redressement rapide de l'achalandage des traversiers, qui a augmenté sensiblement et constamment deux années de suite, à la campagne de marketing. Les sommes qui y ont été affectées ont été recouvrées les deux années, puisque les revenus passagers ont augmenté de 647 083 $ en 2015 et encore de 651 851 $ en 2016, sans que l'OSTC augmente sa structure tarifaire.

Les frais d'entretien et de réparations se sont élevés à 4 172 276 $, y compris 3 525 636 pour le passage quinquennal à l'entretien et à l'inspection hors de l'eau, ainsi que des travaux connexes. Le solde des frais de 646 640 $ est inférieur de 14 % au budget, du fait qu'il n'y a eu aucune panne de machinerie exigeant des réparations pendant la saison d'exploitation.



REVENUS ET DÉPENSES DU NISKA I : Les revenus des services de traversier ont baissé de 3 098 $, s'établissant à 1,5 % sous le montant prévu au budget, en raison du déplacement de la saison d'exploitation causé par les conditions météorologiques et du moindre nombre de passagers à pied.

Des dépenses de 58 888 $ ont été engagées au-delà du montant au budget, dont 39 234 $ pour des services supplémentaires fournis par Complex RE (équipage du navire). Le supplément est dû au léger prolongement de la saison d'exploitation au-delà des six mois du contrat et au nombre accru de trajets nolisés effectués l'été en dehors des heures normales.

Les coûts de réparations et d'entretien ont été de 99 173 $ en surcroît du budget : 56 045 $ pour des révisions obligatoires des moteurs et 48 038 $ pour des réparations en cours d'exploitation pendant la saison. Il faut préciser que plus de 50 % de ces coûts sont attribuables aux frais



du transport de matériel ainsi qu'aux frais de déplacement et de séjour des entrepreneurs qui doivent venir en avion pour effectuer les travaux. L'OSTC envoie ses propres ingénieurs pour superviser l'armement et le désarmement du navire, ce qui a coûté 19 765 $ en 2016-2017.

Les coûts de réparations et d'entretien supérieurs au budget ont été en partie compensés par les économies réalisées sur le budget prévu pour le carburant ainsi que pour les frais généraux et d'administration, principalement au poste des autres frais d'exploitation.

Le service de traversier entre Moosonee et l'île de Moose Factory a connu un déficit d'exploitation annuel de 449 485 $ avant la subvention provinciale de 387 500 $. Les revenus d'exploitation ont couvert 30,73 % des coûts d'exploitation directs. La part du déficit de 61 985 $ non compensée par la subvention provinciale a été absorbée par une réduction de l'excédent général accumulé de l'OSTC.

SURVOL FINANCIER – SOMMAIRE : L'OSTC a enregistré une perte d'exploitation nette de 5 557 496 $ (hors amortissement et variations dans les prestations futures des employés et en lien avec la CSPAAT), avant la subvention de fonctionnement provinciale de 5 888 636 $ comprenant 3 387 535 $ pour la mise en cale sèche quinquennale du Chi-Cheemaun et 500 000 $ pour l'investissement supplémentaire dans le marketing du service de traversier. L'OSTC a aussi gagné 460 161 $ dans le cadre de contrats d'exploitation avec des tiers, ce qui a contribué à un bénéfice net d'exploitation de 791 301 $.

Les investissements en immobilisation de 2 108 052 $ ont porté sur la rénovation du salon des passagers Fathom Five du Chi-Cheemaun et son centre d'information touristique, la restauration des panneaux muraux dans ses quartiers des officiers, l'achat et l'installation d'une nouvelle génératrice d'urgence, des rénovations au terminal de Tobermory, le sablage de la structure de la rampe des passagers à South Baymouth et le renouvellement de sa couche de surface ainsi que l'achat et la pose du décalque en vinyle sur la visière de proue. ■

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT
D'OWEN SOUND

ÉTATS FINANCIERS

Pour l'exercice terminé le 31 mars 2017

TABLE DES MATIÈRES

Responsabilité de la haute direction 18

Rapport de l'auditeur indépendant 19

ÉTATS FINANCIERS

État de la situation financière 20

État des résultats d'exploitation et de l'excédent accumulé 21

État des variations des actifs financiers nets 22

État des flux de trésorerie 23

Notes complémentaires aux états financiers 24 à 39

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 12 juillet 2017

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 2017 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, 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 leur 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 2017, 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 12 juillet 2017

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	2017	2016
Actifs financiers		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 2)	**1 993 949 $**	42 824 $
Comptes débiteurs (note 3)	**1 230 973**	2 983 435
Stock destiné à la revente	**75 221**	45 986
	3 300 143	3 072 245
Passif		
Dette bancaire (note 4)	**-**	856 736
Comptes créditeurs et charges à payer	**820 920**	432 109
Obligations relatives aux prestations futures des employés (note 6)	**997 404**	939 438
Obligations au titre des indemnités d'accident du travail (note 7)	**276 744**	252 975
	2 095 068	2 481 258
Actifs financiers nets	**1 205 075**	590 987
Éventualités (Note 11)		
Actifs non financiers		
Stock pour utilisation propre	**210 587**	186 205
Charges payées d'avance	**–**	625
Immobilisations corporelles (note 8)	**20 370 335**	19 232 987
	20 580 922	19 419 817
Excédent accumulé (note 9)	**21 785 997 $**	20 010 804 $

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	2017 Budget (note 10)	2017 **Réel**	2016 Réel
Produits			
Subvention du ministère du Développement du Nord et des Mines (note 13(a))	8 039 000 $	**7 924 967 $**	5 862 856 $
Véhicules	3 415 840	**3 630 491**	3 344 895
Revenu des passagers	2 637 402	**2 842 628**	2 619 104
Cafétéria	885 156	**978 504**	869 796
Honoraires de gestion du service de traversier de l'île Pelée (note 13 (b))	523 981	**460 161**	465 969
Intérêts, frais de transport et autres	320 326	**353 466**	372 315
Revenus des boutiques de cadeaux et des terminaux	227 795	**260 180**	223 329
Société du Partenariat ontarien de marketing touristique	–	**50 500**	–
	16 049 500	**16 500 897**	13 758 264
Charges			
Entretien et réparations (note 13(a))	3 807 017	**4 328 866**	977 502
Salaires	3 983 901	**3 856 977**	3 936 385
Frais généraux et d'administration	2 016 810	**2 167 764**	2 011 832
Carburant	1 344 400	**1 040 142**	1 168 547
Services	967 334	**981 333**	914 982
Avantages sociaux des employés	940 075	**975 630**	949 115
Amortissement	-	**970 704**	865 893
Services publics	275 463	**268 391**	268 270
Outils et fournitures	142 000	**135 897**	140 606
	13 477 000	**14 725 704**	11 233 132
Excédent annuel (note 10)	**2 572 500**	**1 775 193**	2 525 132
Excédent accumulé, début d'exercice	20 010 804	**20 010 804**	17 485 672
Excédent accumulé, fin d'exercice	22 583 304 $	**21 785 997 $**	20 010 804 $

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	2017	2017	2016
	Budget (note 10)	**Réel**	Réel
Excédent annuel (page 5)	2 572 500 $	**1 775 193 $**	2 525 132 $
Acquisition d'immobilisations corporelles	(2 676 000)	**(2 108 052)**	(3 112 169)
Amortissement des immobilisations corporelles	-	**970 704**	865 893
Perte sur la cession d'immobilisations	-	**-**	8 000
	(2 676 000)	**(1 137 348)**	(2 238 276)
	(103 500)	**637 845**	286 856
Variation du stock pour utilisation propre	-	**(24 382)**	(120 045)
Variation des charges payées d'avance		**625**	-
Augmentation (diminution) des actifs financiers nets	(103 500)	**614 088**	166 811
Actifs financiers nets, début d'exercice	590 987	**590 987**	424 176
Actifs financiers nets, fin d'exercice	487 487 $	**1 205 075 $**	590 987 $

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	2017	2016
Flux de trésorerie provenant (étant utilisé pour)		
Activités d'exploitation		
Excédent annuel	**1 775 193 $**	2 525 132 $
Postes hors liquidités		
Amortissement	**970 704**	865 893
Perte sur la cession d'immobilisations	**-**	8 000
Modifications apportées aux obligations au titre d'indemnités d'accident du travail (note 7)	**23 769**	39 917
Variations dans les obligations relatives aux prestations futures des employés (note 6)	**57 966**	(45 574)
	2 827 632	3 393 368
Variations du solde hors liquidités du fonds de roulement		
Comptes débiteurs	**1 752 462**	(2 007 295)
Stock destiné à la revente	**(29 235)**	(15 235)
Stock pour utilisation propre	**(24 382)**	(120 045)
Charges payées d'avance	**625**	-
Comptes créditeurs et charges à payer	**388 811**	(171 173)
	4 915 913	1 079 620
Activités de placement		
Acquisitions d'immobilisations	**(2 108 052)**	(3 112 169)
Activités de financement		
Hausse (baisse) de la dette bancaire	**(856 736)**	856 736
Variations de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de l'exercice	**1 951 125**	(1 175 813)
Trésorerie et équivalents de trésorerie, début d'exercice	**42 824**	1 218 637
Trésorerie et équivalents de trésorerie, fin d'exercice	**1 993 949 $**	42 824 $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

31 MARS 2017

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.

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 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.

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

31 MARS 2017

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 2017

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.

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.

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.

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

31 MARS 2017

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 2017

2. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

	2017	2016
Encaisse	**14 300 $**	14 300 $
Banque	**1 970 906**	26 780
En transit	**8 743**	1 744
	1 993 949 $	42 824 $

Le 31 mars 2017, la société avait des dépôts de 2 791 010 $ 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

	2017	2016
Ministère du Développement du Nord et des Mines	**385 572 $**	2 356 380 $
Ministère des Transports	**509 491**	263 167
Autre	**335 910**	363 888
	1 230 973 $	2 983 435 $

4. DETTE BANCAIRE

	2017	2016
Solde bancaire	**- $**	189 250 $
Moins : chèques en circulation	**-**	(1 045 986)
	- $	(856 736) $

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 $.

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

31 MARS 2017

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 13 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 2017 s'élevait à 75 063 $ (2016 — 83 244 $). Les participants cotisent 5,00 % (2016 — 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 9,00 % (2016 — 6,00 %) 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 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 — - $). 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.

Régime de retraite des fonctionnaires de l'Ontario

La société verse des cotisations au régime de retraite contributif des fonctionnaires de l'Ontario, 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 2017 s'élevait à 43 822 $ (2016 — 4 697 $). Les participants cotisent 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 % de tous les autres gains.

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 2016. À ce moment, le régime faisait état d'un déficit actuariel de 795 millions de dollars (2016 — déficit actuariel de 434 millions de dollars), selon des engagements actuariels de 25,2 milliards de dollars (2016 — 23,5 milliards de dollars) et un actif actuariel de 24,4 milliards de dollars (2016 — 23,0 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 2017

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 :

	2017	2016
Coût des prestations pour la période actuelle	**1 359 938 $**	1 108 024 $
Perte actuarielle non amortie	**(362 534)**	(189 487)
Avantages complémentaires postérieurs à la retraite	**997 404**	918 537
Prestations de retraite constituées	**-**	20 901
	997 404 $	939 438 $

Avantages complémentaires de retraite

Les paiements de ces avantages totalisaient 135 878 $ (2016 — 123 008 $), 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 % (2016 — 4,25 %). 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.

	2017	2016
Coût des prestations pour la période actuelle	**25 101 $**	20 780 $
Amortissement de la perte actuarielle	**49 305**	27 070
Charges au titre des prestations de retraite	**74 406**	47 850
Charges d'intérêt	**62 413**	45 671
Prestations payées	**(57 952)**	(45 309)
Dépenses totales pour l'exercice	**78 867 $**	48 212 $

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

31 MARS 2017

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.

	2017	2016
Obligation au titre des prestations constituées	**304 860 $**	488 440 $
Perte actuarielle non amortie	**(28 116)**	(235 465)
Prestations futures de la CSPAAT	**276 744 $**	252 975 $

Une évaluation actuarielle datée du 14 mars 2017 a été effectuée 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 prestations de la CSPAAT ont été déterminées en utilisant un taux d'actualisation de 4,25 % (2016 — 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.

	2017	2016
Coût des prestations pour la période actuelle	**27 263 $**	37 920 $
Amortissement des pertes	**20 567**	39 244
Charges des prestations de la CSPAAT	**47 830**	77 164
Charges d'intérêt	**12 668**	19 141
Prestations payées	**(36 729)**	(56 388)
Dépenses totales pour l'exercice	**23 769 $**	39 917 $

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Au 31 mars 2017, une somme de 2 108 052 $ (2016 — 3 112 092 $) 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 2 036 331 $ (2016 — 3 112 169 $) avec des fonds d'immobilisation. Des fonds d'immobilisation additionnels de 3 525 636 $ (2016 — 178 687 $) ont été reçus pour des projets qui ne répondaient pas aux exigences de capitalisation, y compris le passage quinquennal obligatoire à l'entretien et à l'inspection hors de l'eau, et ont été comptabilisés en charges ou classés comme des stocks pour utilisation propre. L'OSTC a puisé 71 721 $ (2016 — - $) à même ses propres fonds d'exploitation pour couvrir des coûts additionnels en immobilisations.

31 MARS 2017

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 2017

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

	2016						
	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 $	1 796 995 $	583 988 $	25 845 269 $	4 254 632 $	32 577 184 $
Acquisitions	-	-	232 969	84 769	2 794 431	-	3 112 169
Cessions	-	-	-	-	(8 000)	-	(8 000)
Coût, fin d'exercice	76 100	20 200	2 029 964	668 757	28 631 700	4 254 632	35 681 353
Amortissement cumulé, début d'exercice	-	7 070	741 005	480 682	14 175 655	178 061	15 582 473
Amortissement	-	1 010	142 111	34 165	541 311	147 296	865 893
Amortissement cumulé, fin d'exercice	-	8 080	883 116	514 847	14 716 966	325 357	16 448 366
Valeur comptable nette, fin d'exercice	76 100 $	12 120 $	1 146 848 $	153 910 $	13 914 734 $	3 929 275 $	19 232 987 $

31 MARS 2017

9. EXCÉDENT ACCUMULÉ

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

	2017	2016
Investissements dans les immobilisations corporelles	**20 370 335 $**	19 232 987 $
Prestations de la CSPAAT non capitalisées	**(276 744)**	(252 975)
Prestations futures des employés non capitalisées	**(997 404)**	(939 438)
Excédent général (note 10)	**2 689 810**	1 970 230
Excédent accumulé	**21 785 997 $**	20 010 804 $

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 2017 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.

	2017 Budget	2017 **Réel**	2016 Réel
Excédent annuel (page 5)	2 572 500 $	**1 775 193 $**	2 525 132 $
Amortissement	-	**970 704**	865 893
Variation des obligations non capitalisées	-	**81 735**	(5 657)
	2 572 500	**2 827 632**	3 385 368
Acquisition d'immobilisations, cessions et dépréciations	(2 676 000)	**(2 108 052)**	3 104 169
	(103 500)	**719 580**	281 199
Excédent général de l'exercice précédent	103 500	**1 970 230**	1 689 031
Excédent général (note 9)	- $	**2 689 810 $**	1 970 230 $

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

31 MARS 2017

11. ÉVENTUALITÉS

a) L'OSTC a été nommée dans un certain nombre d'actions judiciaires conséquentes 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

L'OSTC a conclu une entente avec un sous-traitant qui prend fin le 31 mars 2018 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 2017

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 $ (2016 — 2 572 000 $). En 2017, l'OSTC n'a pas reçu de fonds additionnels (2016 — - $) pour couvrir des projets opérationnels.

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 2 036 331 $ (2016 — 3 112 169 $). Des fonds d'immobilisation additionnels de 3 525 636 $ (2016 — 178 687 $) ont été reçus pour des projets qui ne répondaient pas aux exigences de capitalisation, y compris le passage quinquennal obligatoire à l'entretien et à l'inspection hors de l'eau, et ont été comptabilisés en charges ou classés comme des stocks pour utilisation propre. Les versements au titre des immobilisations et de l'exploitation reçus pendant l'exercice totalisaient 7 924 967 $ (2016 — 5 862 856 $).

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 460 161 $ en honoraires de gestion pour la saison de navigation 2016.

En vertu de l'accord quinquennal modifié qui se termine 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 des améliorations aux immobilisations du navire 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 2017

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 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 2017	Total 2016
Produits				
Subvention du MDNM	7 537 467 $	387 500 $	7 924 967 $	5 862 856 $
Services de traversier	7 690 685	21 118	7 711 803	7 057 124
Honoraires de gestion du service de traversier de l'île Pelée	460 161	-	460 161	465 969
Intérêts, frais de transport et autres	175 182	178 284	353 466	372 315
Société du Partenariat ontarien de marketing touristique	50 500	-	50 500	-
	15 913 995	586 902	16 500 897	13 758 264
Charges				
Entretien et réparations	4 172 276	156 590	4 328 866	977 502
Salaires	3 755 612	101 365	3 856 977	3 936 385
Frais généraux et d'administration	2 038 642	129 122	2 167 764	2 011 832
Carburant	1 016 317	23 825	1 040 142	1 168 547
Services	752 099	229 234	981 333	914 982
Avantages sociaux des employés	975 630	-	975 630	949 115
Amortissement	823 408	147 296	970 704	865 893
Services publics	264 614	3 777	268 391	268 270
Outils et fournitures	130 923	4 974	135 897	140 606
	13 929 521	796 183	14 725 704	11 233 132
Excédent (déficit) annuel	1 984 474 $	(209 281) $	1 775 193 $	2 525 132 $

31 MARS 2017

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 $ (2016 — 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 2017, 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 2017

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.

	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) $

	2016		
	Juste valeur	**Coût**	**Total**
Trésorerie et équivalents de trésorerie	42 824 $	- $	42 824 $
Comptes débiteurs	- $	2 983 435 $	2 983 435 $
Dette bancaire	(856 736) $	- $	(856 736) $
Comptes créditeurs et charges à payer	- $	(432 109) $	(432 109) $

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

2016/17