







SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND RAPPORT ANNUEL

2015-16

RÉGIONS DESSERVIES

MANITOULIN ISLAND

SOUTH BAYMOUTH

FITZWILLIAM ISLAND

FATHOM FIVE NATIONAL MARINE PARK

TOBERMORY

BRUCE PENINSULA NATIONAL PARK

NOTRE MANDAT

La Société de transport d'Owen Sound (OSTC) contribue à la prestation d'un transport sécuritaire, efficace et fiable par traversier dans la province de l'Ontario, principalement avec l'exploitation de services saisonniers de traversier pour passagers/véhicules entre Tobermory et South Baymouth, île Manitoulin. L'OSTC contribue au développement économique dans la région 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.







SOCIÉTÉ DE
TRANSPORT D'OWEN SOUND
RAPPORT ANNUEL

2015-16

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	14
États financiers – Responsabilité de la haute direction	18
États financiers – Rapport du vérificateur indépendant	19

La Société de transport d'Owen Sound (OSTC) est un organisme gouvernemental de la province de l'Ontario. Les services de la société sont financés par le gouvernement provincial, grâce à une entente de contribution avec le ministère du Développement du Nord et des Mines.

Pour obtenir de plus amples renseignements :
Société de transport d'Owen Sound (OSTC), 717875, route 6,
Owen Sound ON N4K 5N7

Tél. : 519 376-8740 • Télécopieur : 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

« 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. »

Au nom du conseil d'administration de la Société de transport d'Owen Sound (OSTC), j'aimerais souligner le travail remarquable de tous nos employés et bénévoles, qui ont contribué à une excellente année riche en progrès et en changements positifs dans nos services de traversier. Au cours de l'exercice qui vient de se terminer, notre société a formé de nouveaux partenariats communautaires, revitalisé son image de marque, mis sur pied un nouveau site Web, investi 3,11 millions de dollars dans la rénovation des services alimentaires et de la salle à manger du M.S. Chi-Cheemaun, et déployé une campagne de commercialisation à forte visibilité. La stratégie de commercialisation a été conçue pour sensibiliser davantage le public et attirer de nouveaux voyageurs et touristes qui choisissent d'emprunter le traversier pour se rendre à l'île Manitoulin et dans le Nord de l'Ontario.

Grâce à ces efforts et à notre engagement continu à mettre en œuvre des stratégies de commercialisation et de développement économique reconnues et recommandées dans notre étude de marché de 2013, je suis heureux de signaler que le taux d'utilisation du M.S. Chi-Cheemaun a augmenté de 10,8 % pour les passagers et de 8,1 % pour les véhicules au cours de la saison de navigation de 2015.

Nous sommes également contents de pouvoir signaler que le M.V. Niska I — un traversier transportant des passagers, véhicules conventionnels et camions commerciaux sur la rivière Moose, entre Moosonee et l'île de Moose Factory, à l'embouchure de la baie James — a eu une saison de navigation très réussie. Ce service vital est le seul moyen de transporter de la nourriture, des véhicules ainsi que des marchandises générales et dangereuses jusqu'à l'île durant la saison des eaux libres. Le navire a fait 1 318 traversées simples pendant une saison presque parfaite entre le dégel et le gel des eaux, de juin à octobre, avec une seule perturbation mineure du service en raison d'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 voyagiez au beau fixe sur les navires exploités par la Société de transport d'Owen Sound. ■

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

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 avec l'exploitation de services saisonniers de traversier jusqu'à l'île Manitoulin, l'île de Moose Factory et l'île Pelée, les services vers cette dernière île étant fournis sous contrat pour le ministère des Transports. De plus, le M.S. Chi- Cheemaun — le seul traversier exploité par l'OSTC qui fait concurrence directement avec une autoroute — a également le mandat de promouvoir et de contribuer au développement économique de la région de Tobermory/South Baymouth 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 en 2015 est encore une fois démontré par un rendement financier solide, une fiabilité opérationnelle, des partenariats communautaires réussis et le dépassement des besoins et des attentes de notre clientèle. Tout ce succès 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 M.S. Chi-Cheemaun alors que plusieurs touristes ont délaissé les services de traversier pour utiliser plutôt l'autoroute 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 satisfaisant de leur voyage — une source de bons souvenirs de leurs vacances, comme le soir où ils ont rencontré et entendu un musicien canadien réputé; le jour où ils se sont renseignés sur l'île Manitoulin en écoutant des histoires racontées par des membres respectés de la bande Anishinaabe de l'île; le soir où ils ont participé à une observation guidée des étoiles brillant dans le ciel au-dessus du lac Huron, sans aucune interférence des



Nouvelle salle à manger du M.S. Chi-Cheemaun

lumières de la ville; le jour où ils ont découvert l'œuvre d'un artisan local qui les a émerveillés; le jour où ils ont compris ce que signifiaient vraiment « les bons esprits des voyageurs ». Nous avons appris qu'ils veulent déguster des aliments locaux et 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 ceux des soupers-croisières. Nous offrons des vins locaux et ontariens prisés et nos événements de dégustation de bières artisanales attirent les meilleurs producteurs de bière de l'île Manitoulin, de la péninsule de Bruce et de la côte sud de la baie Georgienne. En 2015, nous avons généré 1 246 953 $ en revenus auxiliaires provenant de commodités offertes à bord des navires, y compris la nourriture et la vente d'articles au détail, ce qui constitue une augmentation de 20 % par rapport à l'exercice précédent.

Des investissements importants ont été faits en 2015 pour améliorer et moderniser les navires, principalement la rénovation de la salle à manger et de l'aire des services de distribution de nourriture du M.S. Chi-Cheemaun ainsi que des terminaux de l'OSTC. Des investissements ont également été faits pour former et perfectionner notre personnel afin de veiller à ce que l'OSTC continue d'offrir des services de traversier sécuritaires, efficaces, fiables et accessibles.

C'est une chose de développer un produit mais bien autre chose de le commercialiser efficacement. L'OSTC est, avant tout, un exploitant de services de traversier qui veut assurer la prestation de services sécuritaires, efficaces, confortables et accessibles. La société ne possède pas les ressources internes nécessaires pour élaborer et mettre en œuvre un plan et une campagne de commercialisation détaillés. La province a appuyé les efforts de l'agence dans ce sens et a fourni des fonds et des ressources, comprenant les bienfaits connexes que ceci peut procurer aux collectivités et aux régions desservies par les traversiers, ainsi qu'au Nord de l'Ontario. En avril 2015, nous avons lancé la campagne de commercialisation innovatrice intitulée « Les bons esprits des voyageurs » et démontré l'engagement de l'OSTC à offrir l'expérience de voyage en traversier demandée par notre clientèle. Un des éléments les plus visibles de la campagne a probablement été la murale en vinyle géante et très colorée qui entoure la cheminée du M.S. Chi-Cheemaun — un hommage graphique au style artistique Woodland qui a été rendu célèbre par nos amis et voisins — la nation Anishinaabe. Les nouvelles couleurs et images 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, le mot Chi-Cheemaun signifie « grand canot ».

Le lundi 4 mai 2015, durant la croisière de repositionnement du M.S. Chi-Cheemaun de son lieu d'hivernage à Owen Sound jusqu'à Tobermory, le navire a dévié de son trajet normal, tourné sa proue vers Lighthouse Point à Neyaashiinigmiing et salué avec sa sirène Donald Keeshig qui a pu voir pour la première et dernière fois les nouvelles couleurs du navire. M. Keeshig est décédé en janvier 2016. Ceci est devenu une nouvelle tradition et le navire salue maintenant chaque printemps cet homme et sa sagesse qui nous rappelle notre responsabilité de prendre soin du grand canot et de ses passagers. Chi-miigwetch Donald! ■

« Bien que le succès de la société en 2015 soit encore une fois démontré par un rendement financier solide, une fiabilité opérationnelle, des partenariats communautaires réussis et le dépassement des besoins et des attentes de notre clientèle, tout ce succès 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. »

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 et 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 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 2015-2016, l'OSTC a été responsable de l'exploitation de quatre navires et de six terminaux et installations de transbordement desservant cinq parcours de traversiers ainsi qu'un service aérien saisonnier en Ontario.

L'OSTC possède et exploite le M.S. Chi-Cheemaun, un traversier transportant de façon saisonnière des passagers et des véhicules, principalement à des fins touristiques, entre l'île Manitoulin et la péninsule de Bruce sur le lac Huron. Le M.V. Niska I, un autre traversier appartenant à l'OSTC, transporte des passagers, véhicules conventionnels et camions commerciaux sur la rivière Moose, entre Moosonee et l'île de 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 Pelee Island Transportation Service, un système de transport qui fournit à l'année longue des 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 le service estival entre l'île Pelée et Sandusky (Ohio), et un 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 à temps plein et du personnel de gestion saisonnier ainsi que 150 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 prennent fin le 31 décembre 2018. L'OSTC sous-traite les services de Complex RE Limited Partnership, une filiale en propriété exclusive de la Première Nation crie de l'île de Moose Factory pour s'occuper des opérations quotidiennes et de l'équipage du navire M.V. Niska I. ■

NAVIRE	TAILLE	CAPACITÉ	TRAJET	SAISON	TEMPS DE TRAVERSÉE (MIN.)
M.S. Chi-Cheemaun	106 m	638 pass./140 véh.	Tobermory - South Baymouth	Mai-oct.	120
M.V. Niska I	27 m	47 pass./6 véh.	Moosonee - île de Moose Factory	Juin-oct.	20
M.V. Jiimaan	61 m	385 pass./35 véh.	Kingsville/Leamington - île Pelée	Mai-nov.	90
M.V. Pelee Islander	42 m	196 pass./10 véh.	Kingsville/Leamington - île Pelée	Avr.-déc.	90
M.V. Pelee 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, c. B. 16, 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 l'exploitation des activités de l'OSTC.

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

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

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 de la présidente et chef de la direction, à qui il délègue la responsabilité du leadership et de la gestion de la société. ■



MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Mr. Barney Hopkins
Président, Tobermory
(1er avril 2002 – 31 mars 2017)

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

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

Mr. Hugh Moggy
Directeur, Manitowaning
(1er juin 2007 – 31 mai 2017)

Mr. Bill Caulfield-Browne
Directeur, Tobermory
(15 juin 2012 – 30 juin 2017)

ÉQUIPE DE LA HAUTE DIRECTION

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

S. Shaw
Vice-président, exploitation

J. Ostrander
Vice-président, ingénierie

INDICATEURS CLÉS	2015/16	2014/15	2013/14
M.S. CHI-CHEEMAUNN			
1 Revenu par passager (ventes de billets et ventes à bord)	38,85 $	38,74 $	39,20 $
2 Dépenses par passager (exploitation seulement, excluant 6)	49,45 $	52,67 $	52,11 $
3 Pourcentage des dépenses d'exploitation recouvré du revenu	78,56 %	73,54 %	75,22 %
4 Revenu des ventes de détail par passager	6,71 $	5,64 $	6,40 $
5 Frais de publicité par passager	1,40 $	1,11 $	1,16 $
6 Coût de la nouvelle campagne de positionnement de la marque par passager	2,71 $	2,90 $	- $
Frais de carburant par traversée simple (moyenne calculée à partir des frais de carburant globaux)	1 127,29 $	1 465,76 $	1 422,21 $
Passagers transportés	185 712	167 593	166 224
Utilisation — passagers	29,13 %	25,63 %	27,37 %
Véhicules transportés	73 578	67 699	66 385
Utilisation — véhicules	57,15 %	47,93 %	54,68 %
Nombre total de départs annuel	1 012	1 038	952
Nombre moyen de véhicules par départ	73	65	70
Nombre moyen de passagers par véhicule, par départ	2,52	2,48	2,50
M.V. NISKA I			
Revenu par passager (ventes de billets)	38,28 $	79,64 $	
Dépenses par passager (exploitation seulement)	121,08 $	274,53 $	
Pourcentage des dépenses d'exploitation recouvré du revenu	31,62 %	29,01 %	
Frais de carburant par traversée simple (moyenne calculée à partir des frais de carburant globaux)	21,04 $	30,34 $	
Passagers transportés	5627	2226	
Véhicules transportés	3283	2828	
Nombre total de départs annuel	1318	1167	
Nombre moyen de véhicules par départ	2,49	2,42	
Nombre moyen de passagers par véhicule, par départ	4,27	1,91	

FAITS SAILLANTS FINANCIERS (SERVICES COMBINÉ DE L'OSTC ET DU M.V. NISKA I)	2015/16	2014/15	2013/14
EXPLOITATION :			
Revenus commerciaux	7 429 439 $	6 669 030 $	6 670 967 $
Revenus liés au contrat d'exploitation	465 969 $	434 902 $	462 926 $
Total des revenus	**7 895 408 $**	**7 103 932 $**	**7 133 893 $**
(1) Frais d'exploitation	9 776 265 $	9 383 315 $	8 970 684 $
Commercialisation	502 845 $	486 330 $	- $
Amortissement	865 893 $	845 814 $	716 760 $
Total des dépenses	**11 145 003 $**	**10 715 459 $**	**9 687 444 $**
Perte avant financement provincial	(3 249 595) $	(3 611 527) $	(2 553 551) $
Financement provincial – fonctionnement	2 572 000 $	2 810 000 $	2 545 703 $
Financement provincial – projets d'immobilisation passés en charge (1)	178 687 $	78 866 $	- $
(2) Bénéfice net (perte nette)	**(498 908) $**	**(722 661) $**	**(7 848) $**
ACTIFS :			
Actifs financiers	3 072 245 $	2 225 528 $	1 851 164 $
Actifs non financiers	186 830 $	66 785 $	34 593 $
Acquisition d'immobilisations	19 232 987 $	16 994 711 $	17 291 502 $
Total des actifs	**22 492 062 $**	**19 287 024 $**	**19 177 259 $**
NOTES RELATIVES AUX INDICATEURS CLÉS :			
(1) Total des dépenses, selon les états financiers vérifiés	11 233 132 $	10 802 809 $	9 773 671 $
Moins : Amortissement (déclaré séparément ci-dessus)	(865 893) $	(845 814) $	(716 760) $
Coûts de commercialisation (déclarés séparément ci-dessus)	(502 845) $	(486 330) $	- $
Variations en lien avec la CSPAAT	(39 917) $	(37 024) $	(33 080) $
Variations des prestations futures des employés	(48 212) $	(50 326) $	(53 147) $
Dépenses d'exploitation totales comme ci-dessus	9 776 265 $	9 383 315 $	8 970 684 $
(2) Surplus annuel (déficit) par état financier vérifié	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)	(3 112 169) $	(594 803) $	(452 852) $
Retrait des variations relatives aux obligations de la CSPAAT	(39 917) $	(37 024) $	(33 080) $
Retrait des variations dans les prestations futures des employés	(48 212) $	(50 326) $	(53 147) $
Perte nette ajustée	(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. »

UTILISATION DES TRAVERSIERS :
Après un léger retournement dans le volume d'utilisation durant la saison de navigation de 2014, et parallèlement à la mise en œuvre de la première année complète de la nouvelle initiative de commercialisation en 2015, l'utilisation du M.S. Chi-Cheemaun a dépassé l'objectif de deux ans de la société et s'est traduite par une augmentation de 10,8 % du nombre de passagers et de 8,1 % du nombre de véhicules au cours de la saison de 2015.

UTILISATION DU M.S. CHI-CHEEMAUN PAR LES PASSAGERS ET LES VÉHICULES, 2013 - 2015

	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Total	% de variation par rapport aux exercices précédents
VÉHICULES								
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								
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	1 324	166 224	**-6,79 %**

COMMERCIALISATION :
La recommandation la plus importante qui a été issue du rapport de l'étude de marché de 2013 était d'adopter la vision de services de traversier étant ou faisant partie d'une destination touristique plutôt que simplement un mode de transport entre Tobermory et l'île Manitoulin, puis de commercialiser ces services en fonction de cette vision.

Pendant la saison de navigation de 2014, l'OSTC a élaboré et mis en œuvre un programme de divertissement à bord du traversier M.S. Chi-Cheemaun ainsi que des possibilités d'éducation et d'enrichissement axées sur les caractéristiques sociales et culturelles uniques de la région, en mettant l'accent sur l'île Manitoulin. Simultanément à ces activités, l'OSTC a embauché Cleansheet Communications à la suite d'un processus d'approvisionnement concurrentiel réalisé par la Commission de révision de la publicité (une agence de la province de l'Ontario) pour élaborer un message promotionnel solide et un contenu créatif connexe appuyant la nouvelle image du traversier.

En 2015-2016, la campagne de commercialisation « Les bons esprits des voyageurs » a été lancée et a été extrêmement bien accueillie. La campagne ne visait pas seulement les médias populaires mais utilisait également le navire même pour promouvoir le message, appuyant davantage l'image du traversier comme une destination touristique. L'équipe créative de Cleansheet Communications a créé une image visuelle attirante du navire avec des dessins graphiques colorés et vibrants – un hommage au style artistique Woodland typique de l'île Manitoulin – qui reflètent la riche culture de la région.

La première année pleine de la campagne de commercialisation comprenait un nouveau site Web axé sur la clientèle, des affiches placées dans le TTC et GoTransit, une campagne radiophonique et numérique ainsi que l'utilisation poussée de diverses plateformes de médias sociaux.

EXPANSION COMMERCIALE :
L'OSTC a élargi l'expérience des passagers à bord du navire avec des démonstrations d'art indigène authentique et des récits (histoires racontées), des observations guidées des cieux au-dessus du lac Huron tous les soirs durant le mois d'août, des soupers-croisières avec divertissement offerte lors de certaines traversées aller-retour et mettant en vedette des musiciens canadiens renommés, une exposition artistique flottante dans la galerie d'art à bord du navire qui est entretenue par la galerie d'art Tom Thomson d'Owen Sound ainsi que la première exposition-vente artisanale annuelle mettant en vedette des œuvres d'artisans locaux. Des interprètes de Parcs Canada étaient encore une fois à bord pendant l'été pour renseigner les passagers sur les merveilles naturelles uniques de la région, sur la terre et dans l'eau.

L'OSTC a continué d'appuyer les musiciens canadiens et a accueilli plusieurs de ceux-ci dans le cadre d'un programme où des musiciens voyageant dans la région faisaient une demande pour divertir les gens sur le traversier en échange des frais de passage. Les passagers ont beaucoup aimé le programme et les musiciens ont été nombreux à s'en prévaloir.



IMMOBILISATIONS MAJEURES : Des projets d'immobilisation valant plus de 3,5 millions de dollars ont été réalisés au cours de l'exercice, le plus gros étant la rénovation complète de la salle à manger et de l'aire des services de distribution de nourriture du M.S. Chi-Cheemaun – la première rénovation complète de l'espace intérieur du navire dans ses 40 ans d'existence. Ces travaux comprenaient l'enlèvement de panneaux muraux et leur remplacement par de nouveaux panneaux légers et résistant au feu, le remplacement du revêtement de plancher, l'achat de nouveaux meubles et accessoires fixes, le remplacement de tubes fluorescents par un éclairage LED intégré et réglable, l'installation d'une nouvelle aire de distribution de breuvages dans la salle à manger sur le côté bâbord ainsi qu'une restructuration complète de l'aire publique des services de distribution de nourriture offrant une option plus rapide de libre-service. Les couleurs choisies pour les matériaux de revêtement des surfaces, le plancher et le matériel de distribution de la nourriture ont été coordonnées avec les couleurs et images faisant partie de la campagne de commercialisation de la société ainsi que le décalque en vinyle primé qui a été appliqué sur la cheminée du navire au printemps 2014.

L'OSTC a également remplacé les billetteries extérieures sur les terrains de chargement des véhicules par des structures en verre et en pierre conçues pour aller avec le style architectural des édifices du terminal principal et pour rendre l'interaction entre les vendeurs de billets et les chauffeurs de véhicules plus sécuritaire et accessible.

MACHINERIE : Le M.S. Chi-Cheemaun est le seul navire disponible pour ce trajet et l'on s'attend donc à ce 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 si un des gros propulseurs doit être réparé ou entretenu pendant la saison de navigation.

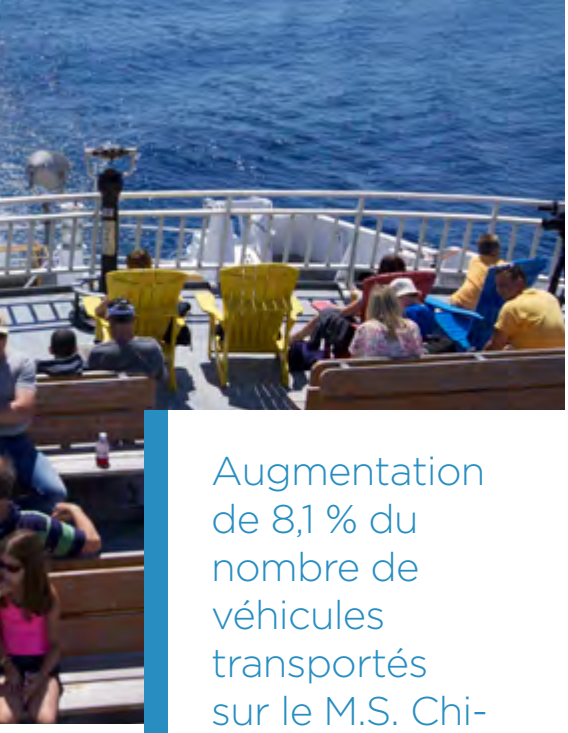
Le navire a également des systèmes hors propulsion qui ne peuvent pas être modernisés avec des systèmes redondants ou de secours et lorsqu'une défaillance se produit dans un de ces systèmes auxiliaires, le navire peut devoir suspendre ses services pendant les réparations. Le M.S. Chi-Cheemaun a connu une défaillance hydraulique du système de gouverne et a perdu 3 des 8 voyages aller-retour prévus le 30 juin et le 1er juillet pendant que les réparations se faisaient. Environ 544 véhicules qui devaient voyager sur le navire ont annulé leur voyage ou conduit autour de la baie Georgienne pendant ces deux jours.

10,8 %

Augmentation de 10,8 % du nombre de passagers transportés sur le M.S. Chi-Cheemaun en 2015, ce qui a permis de dépasser l'objectif établi pour deux ans dès la première année

SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT : L'OSTC continue de se soumettre de façon volontaire au Code international de gestion de la sécurité depuis sa certification 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 principalement de l'erreur ou du comportement humain. Grâce aux audits internes et externes menés régulièrement, le système est constamment en état d'amélioration, et 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 2015-2016 sur l'identification et la déclaration de problèmes évités de justesse et sur l'élaboration de stratégies, politiques et procédures de gestion des risques.

Aucun incident lié à la sécurité ou à l'environnement ne s'est produit en 2015-2016.



Augmentation de 8,1 % du nombre de véhicules transportés sur le M.S. Chi-Cheemaun en 2015, ce qui a permis de dépasser l'objectif établi pour deux ans dès la première année

L'OSTC a inscrit les quatre navires dont elle a la responsabilité opérationnelle au programme d'accréditation de l'Alliance verte en 2014. La société a fait l'objet de son premier audit externe de deux ans au printemps 2016 et a obtenu un renouvellement de son statut de participant accrédité pour un autre deux ans. Les participants à l'Alliance verte s'engagent à réduire continuellement leur empreinte environnementale. Chaque année, les participants évaluent leur rendement environnemental selon l'encadrement détaillé de l'Alliance. L'OSTC s'est joint à l'Alliance au niveau 2 de l'indicateur de rendement 1-5. Le niveau 1 vise le respect des règlements tandis que le niveau 5 vise le leadership et l'excellence. Compte tenu de l'âge des navires de l'OSTC, l'avancement au niveau 3 est possible seulement si des changements structuraux importants sont faits, comme la conversion à des combustibles sans émissions, ce qui n'est pas possible pour le moment pour le M.S. Chi-Cheemaun, le M.V. Niska I ou les régions qu'ils desservent. L'OSTC continue d'essayer d'améliorer tous les aspects de ses activités qu'elle peut changer.

SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL : Pour l'OSTC, le respect de la *Loi sur la santé et la sécurité au travail* et des règlements afférents du ministère du Travail de l'Ontario, spécialement le règlement sur les établissements industriels, a préséance sur celui due 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 une entente avec le gouvernement du Canada pour attribuer 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 aux règlements provinciaux et 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 pouvant affecté l 'OSTC n'a été apporté aux règlements sur la santé et la sécurité au travail pendant l'exercice 2015-2016.

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE : L'OSTC n'a pas effectué un sondage auprès de la clientèle au cours de l'exercice 2015-2016 puisque le taux de participation et de soumission a été trop bas au cours des exercices précédents pour fournir une orientation à la société, le taux de satisfaction de la clientèle étant généralement de 98 %. Lorsque l'on demandait aux gens de participer à un sondage à bord du navire ou en ligne, ils signalaient qu'ils étaient « fatigués de répondre à des questionnaires ». L'OSTC est en train de mettre sur pied de nouvelles méthodes pour mesurer la satisfaction de la clientèle qui peuvent être utilisées pour améliorer continuellement les services offerts et ces méthodes seront mises en œuvre dans le cadre du nouveau système de réservation et d'achat de billets en ligne.

TRAVERSIER RELIANT MOOSONEE ET L'ÎLE DE MOOSE FACTORY : Des niveaux d'eau plus hauts que la moyenne ont aidé à assurer des services de traversier uniformes et prévisibles pour le transport de véhicules, de passagers et de marchandises entre Moosonee et l'île de Moose Factory en 2015. L'utilisation globale du traversier a augmenté d'environ 15 % parce que la saison de navigation a été plus longue et qu'il y a eu seulement une perturbation mécanique – une défaillance du système de gouverne en septembre 2015 qui a été réglée en mettant le navire hors service pendant deux heures pour faire les réparations.

L'OSTC et Complex RE – un sous-traitant qui s'occupe des opérations quotidiennes du navire M.V. Niska I – ont fourni des possibilités de travail coopératif aux étudiants du secondaire âgés de 16 ans et plus sur le M.V. Niska I. Les étudiants pouvaient apprendre comment fonctionne le navire et aider le matelot en chef à charger des marchandises et à effectuer des tâches d'entretien quotidien. ■

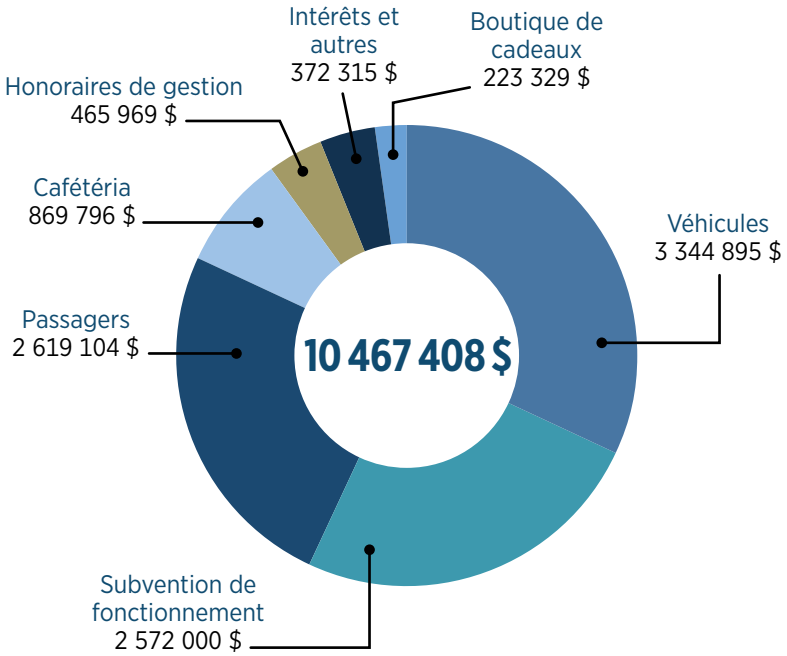


REVENU DU M.S. CHI-CHEEMAUN : Le revenu généré par l'utilisation du M.S. Chi-Cheemaun et les recettes provenant des achats faits à bord du navire ont dépassé les résultats budgétés attendus de 7,44 %. Le revenu d'exploitation du M.S. Chi-Cheemaun pour l'exercice 2015-2016 était de 7 031 805 $, comparativement au résultat budgété de 6 544 763 $ qui visait une hausse globale de 2 % de l'utilisation par rapport au niveau d'utilisation de 2014-2015. Ce rendement accru a réduit l'écart entre les dépenses et le revenu d'exploitation puisque 78,56 % des dépenses ont pu être recouvrées en 2015-2016, une augmentation par rapport à 73,54 % en 2014-2015. Ceci signifie que la subvention de fonctionnement par passager fournie par la province a pu être réduite encore plus pour passer à 21,44 % du coût actuel.

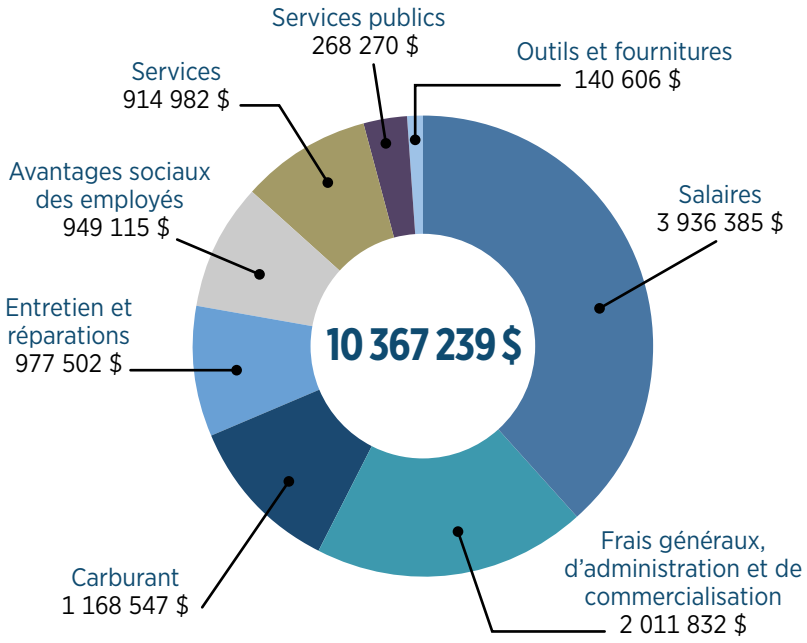
Le début de la saison de navigation 2015 du M.S. Chi-Cheemaun a été retardé de cinq jours parce que la baie Georgienne et le lac Huron avaient encore de la glace à la fin du printemps. La direction a annoncé le retard en mars et a modifié le calendrier de navigation au début du printemps ainsi que la date de la croisière printanière annuelle pour s'assurer que ces événements importants ne risquaient pas d'être annulés à la dernière minute. Ce retard signifie, en théorie, que la société a perdu le transport d'environ 274 véhicules (selon l'utilisation au cours de l'exercice précédent pour ces mêmes journées), ou 20 000 $ de revenu. On a estimé que la perturbation du service qui a eu lieu le 30 juin et le 1er juillet, lorsque trois traversées aller-retour ont été perdues pendant que le navire subissait des réparations, a causé une perte de transport d'environ 544 véhicules (selon l'utilisation au cours de l'exercice précédent pour ces mêmes dates), ou 40 000 $ de revenu.

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 compenser 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 vieux navire M.V. Pelee Islander. Le contrat annuel de gestion de l'OSTC avec le MTO a généré 465 969 $ en 2015-2016 après avoir été validé dans le cadre d'un audit de la valeur du service en 2014, à la suite de la prolongation de l'entente.

Revenu d'exploitation de 2016



Dépenses d'exploitation de 2016



DÉPENSES DU M.S. CHI-CHEEMAUN :
Les dépenses en carburant au cours des dernières années ont fluctué fortement dans les deux sens pour les acheteurs, en raison d'événements sur le marché et dans le monde. Après avoir connu une hausse de 10 % des coûts de carburant entre l'exercice 2013-2014 et l'exercice 2014-2015 à la suite de l'introduction de normes pour réduire les émissions de soufre, l'OSTC s'attendait à ce que les coûts de carburant se stabilisent dans un proche avenir et a dressé son budget en conséquence. Des changements dans les conditions du marché en 2015 ont favorisé les acheteurs et ont entraîné une réduction des coûts réels de carburant de l'OSTC de 25 % pour 2015-2016 par rapport à l'exercice précédent pour la même quantité de carburant utilisé. Ceci s'est traduit par des économies de 350 000 $ dans le budget prévu.

Le coût des salaires et des avantages sociaux pour l'exercice 2015-2016 a dépassé le budget prévu de 2 % à la suite d'une décision arbitrale tardive pour régler la convention collective entre l'OSTC et le Syndicat International des Marins Canadiens représentant les travailleurs sur les quais qui n'occupent pas de poste de direction et tous les employés sans permis/licence/brevet du M.S. Chi-Cheemaun. La décision arbitrale a accordé une augmentation de salaire rétroactive pour les deux ans pendant lesquels la convention était échue ainsi que pour les trois autres années de la convention qui prendra fin le 31 décembre 2018.

L'OSTC a également réglé un problème de longue date visant à trouver un régime de retraite approprié pour les employés cadres embauchés après le 1er avril 2002 lorsque l'OSTC s'est séparée de la Commission de transport Ontario Northland (CTON). Les employés qui travaillaient déjà pour la société sont restés membres du régime de retraite de la CTON mais les nouveaux employés n'y étaient pas admissibles. Les employés de l'OSTC affectés ainsi que tous les employés cadres futurs de l'OSTC sont devenus admissibles au régime de retraite de la fonction publique de l'Ontario par décret à partir de juillet 2015. En août et septembre 2015, l'OSTC a affecté une somme égale à la valeur de rachat pour la période où aucune contribution n'a été faite entre la date d'embauche et juillet 2015; depuis, toutes les contributions de la société et des employés sont versées au régime de retraite de la fonction publique de l'Ontario.

La nouvelle campagne de commercialisation de l'OSTC et son site Web remanié ont été présentés au public au printemps 2015 à un coût total de 500 000 $. Des répercussions positives ont été observées immédiatement et ont contribué à l'accroissement de l'utilisation du traversier. Le nombre de passagers transportés a augmenté de 10,8 % et le nombre de véhicules transportés de 8,1 %, ce qui s'est traduit par un revenu additionnel de 647 083 $ durant l'exercice 2015-2016.

Les coûts d'entretien et de réparations ont dépassé le budget prévu de 20 % afin de pouvoir rénover les génératrices du navire avant que cela ne devienne nécessaire. Ceci a été fait pour mieux répartir les cycles de rénovation et d'inspection du moteur principal et des génératrices qui se terminaient tous en même temps à la suite de l'installation de nouvelle machinerie en 2007 et 2008. Ce coût a été plus que compensé par les économies dans les coûts de carburant.

REVENU ET DÉPENSES DU M.V. NISKA I : Le revenu généré par les services de traversier ont dépassé le budget prévu de 45 423 $ en raison d'une hausse de l'utilisation du navire causée par l'organisation de traversées pendant certaines fins de semaine au printemps et à l'automne pour accommoder de grosses livraisons et des événements communautaires ainsi que de niveaux d'eau plus élevés que la normale qui ont réduit le nombre de traversées perdues.

Les dépenses ont dépassé le budget prévu de 184 330 $, dont 52 341 $ ont été utilisés pour achever les travaux requis pour l'inspection hors de l'eau quinquennale à l'automne 2014 avec certains travaux qui n'ont pas pu être faits avant le printemps 2015 puisque le navire est entreposé dehors en hiver à Moosonee et exposé aux intempéries. Les coûts de ces travaux ont été compensés par l'obtention d'une subvention d'immobilisation de 52 341 $ du ministère.

Les autres dépenses sont attribuées en grande partie aux coûts additionnels d'entretien et de réparations (et aux coûts de déplacement des entrepreneurs externes) qui ont totalisé 35 657 $. Le reste des dépenses excédentaires (96 332 $) sont dues aux coûts d'inspection plus élevés que prévus parce que Transports Canada a exigé que les inspections soient réalisées par des sociétés de classification et parce qu'il y a eu une augmentation de 40 000 $ des dépenses pour l'utilisation de services à contrat. Ces services comprenaient les frais annuels de l'exploitation en sous-traitance du M.V. Niska I, les frais payés à des entrepreneurs locaux pour construire et démolir les débarcadères de traversier à Moosonee et sur l'île de Moose Factory plusieurs fois au cours de la saison de navigation pour accommoder les changements du niveau des marées ainsi que les





frais chargés pour sortir le navire de l'eau à l'automne et le remettre à l'eau au printemps, en plus des frais d'entreposage hivernal.

Le service de traversier allant de Moosonee à l'île de Moose Factory a connu un déficit d'exploitation annuel de 465 906 $ avant la subvention provinciale de 427 706 $, ou 31,62 % du coût de fonctionnement par traversée simple. Les autres 38 000 $ du déficit sont dus à une réduction de l'excédent général accumulé.

SURVOL FINANCIER – SOMMAIRE : Les coûts de fonctionnement globaux du M.S. Chi-Cheemaun et du M.V. Niska I pour l'exercice 2015-2016 ont été de 2,8 % plus élevés que prévus mais ceci a été compensé par des revenus totaux de 11 % plus élevés que prévus. Les dépenses d'exploitation totales pour l'exercice (exclusion faite de l'amortissement) ont été de 10 367 239 $. L'OSTC a connu un déficit net d'exploitation de 2 471 831 $ avant la subvention de fonctionnement provinciale de 2 572 000 $, qui comprenait 500 000 $ pour la commercialisation et 150 000 $ pour le paiement du règlement du régime de retraite. Le déficit restant a été compensé par un revenu de 465 969 $ provenant des contrats de gestion externes additionnels de l'OSTC.

Les investissements en immobilisations de 3 290 856 $ comprenaient la rénovation de la salle à manger et de l'aire des services de distribution de nourriture du M.S. Chi-Cheemaun, des améliorations de la sécurité et de l'accessibilité du navire et des installations terrestres ainsi que de nouvelles billetteries pour les terminaux des traversiers de Tobermory et South Baymouth. ■

SOCIÉTÉ DE
TRANSPORT D'OWEN SOUND

ÉTATS FINANCIERS

Pour l'exercice se terminant le 31 mars 2016

TABLE DES MATIÈRES :

Responsabilité de la haute direction 18

Rapport du vérificateur 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 afférentes aux états financiers 24

RESPONSABILITÉ DE LA HAUTE DIRECTION

La haute direction de la Société de transport d'Owen Sound (OSTC) 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

Directrice et chef de la direction

Owen Sound (Ontario)

Le 5 octobre 2016

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 du vérificateur indépendant

Aux membres de la Société de transport d'Owen Sound (OSTC)

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de la Société de transport d'Owen Sound, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2016 ainsi que l'état des résultats d'exploitation et de l'excédent accumulé, des variations des actifs financiers nets et des flux de trésorerie du présent exercice financier, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction à l'égard des 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 du vérificateur
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 sont exempts 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 des auditeurs, 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, les auditeurs prennent 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 dans le cadre de nos audits sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion
À notre avis, ces états financiers donnent, dans tous les aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société de transport d'Owen Sound au 31 mars 2016, ainsi que des résultats de son exploitation, des variations des actifs financiers nets et des flux de trésorerie de l'exercice financier qui prend fin, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

BDO Canada LLP

Comptables agréés, experts-comptables autorisés
Owen Sound (Ontario)
Le 5 octobre 2016

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

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

AU 31 MARS	2016	2015
Actifs financiers		
Espèces et quasi-espèces (Note 2)	**42 824 $**	1 218 637 $
Comptes débiteurs (Note 3)	**2 983 435**	976 140
Stock destiné à la revente	**45 986**	30 751
	3 072 245	2 225 528
Passif		
Dette bancaire (Note 4)	**856 736**	-
Comptes créditeurs et charges à payer	**432 109**	603 282
Obligations relatives aux prestations futures des employés (Note 6)	**939 438**	985 012
Obligations au titre des indemnités d'accident du travail (Note 7)	**252 975**	213 058
	2 481 258	1 801 352
Actifs financiers nets	**590 987**	424 176
Frais accessoires (Note 11)		
Actifs non financiers		
Stock pour utilisation propre	**186 205**	66 160
Charges payées d'avance	**625**	625
Immobilisations corporelles (Note 8)	**19 232 987**	16 994 711
	19 419 817	17 061 496
Excédent accumulé (Note 9)	**20 010 804 $**	17 485 672 $

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.

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

POUR L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS	2016	2016	2015
	Budget (Note 10)	**Réel**	Réel
Revenu			
Subvention du ministère du Développement du Nord et des Mines (Note 13(a))	5 169 000 $	**5 862 856 $**	3 483 668 $
Véhicules	3 098 741	**3 344 895**	3 096 238
Revenu des passagers	2 364 215	**2 619 104**	2 363 085
Cafétéria	747 433	**869 796**	747 950
Honoraires de gestion du service de traversier de l'île Pelée (Note 13 (b))	480 237	**465 969**	434 902
Intérêts, frais de transport et autres	312 036	**372 315**	264 078
Revenus des boutiques de cadeaux et des terminaux	197 838	**223 329**	197 679
	12 369 500	**13 758 264**	10 587 600
Dépenses			
Salaires	3 856 069	**3 936 385**	3 653 408
Frais généraux et d'administration	1 784 839	**2 011 832**	1 896 773
Carburant	1 528 000	**1 168 547**	1 521 464
Entretien et réparations	755 551	**977 502**	840 380
Avantages sociaux	989 575	**949 115**	866 822
Services	821 386	**914 982**	821 239
Amortissement	-	**865 893**	845 815
Services publics	230 280	**268 270**	242 646
Outils et fournitures	119 800	**140 606**	114 262
	10 085 500	**11 233 132**	10 802 809
Excédent (déficit) annuel (Note 10)	2 284 000	**2 525 132**	(215 209)
Excédent accumulé, début d'exercice	17 485 672	**17 485 672**	17 700 881
Excédent accumulé, fin d'exercice	19 769 672 $	**20 010 804 $**	17 485 672 $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND

ÉTAT DES VARIATIONS DES ACTIFS ¬FINANCIERS NETS

POUR L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS	2016	2016	2015
	Budget (Note 10)	**Réel**	Réel
Excédent (déficit) annuel) (Page 5)	2 284 000 $	**2 525 132 $**	(215 209) $
Acquisition d'immobilisations corporelles	(2 284 000)	**(3 112 169)**	(594 803)
Amortissement des immobilisations corporelles	-	**865 893**	845 815
Pertes sur la disposition d'immobilisations	-	**8 000**	-
	(2 284 000)	**(2 238 276)**	251 012
	-	**286 856**	35 803
Variation du stock pour utilisation propre	-	**(120 045)**	12 129
Variation des charges payées d'avance		**-**	1 458
Augmentation des actifs financiers nets	-	**166 811**	49 390
Actifs financiers nets, début d'exercice	424 176	**424 176**	374 786
Actifs financiers nets, fin d'exercice	424 176 $	**590 987 $**	424 176 $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

POUR L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS	2016	2015
Flux de trésorerie provenant (étant utilisé pour) des activités d'exploitation		
Excédent (déficit) annuel	**2 525 132 $**	(215 209) $
Postes hors liquidités		
Amortissement	**865 893**	845 815
Pertes sur la disposition d'immobilisations	**8 000**	-
Modifications apportées aux obligations au titre d'indemnités d'accident du travail (Note 7)	**39 917**	37 024
Variations dans les obligations relatives aux prestations futures des employés (Note 6)	**(45 574)**	83 189
	3 393 368	750 819
Variations du solde hors liquidités du fonds de roulement		
Comptes débiteurs	**(2 007 295)**	(527 064)
Stock destiné à la revente	**(15 235)**	10 694
Stock pour utilisation propre	**(120 045)**	12 129
Charges payées d'avance	**-**	1 458
Comptes créditeurs et charges à payer	**(171 173)**	204 761
	1 079 620	452 797
Activités de placement		
Acquisitions d'immobilisations	**(3 112 169)**	(594 803)
Activités de financement		
Hausse de la dette bancaire	**856 736**	-
Variations des espèces et quasi-espèces au cours de l'exercice	**(1 175 813)**	(142 006)
Variations des espèces et quasi-espèces, début d'exercice	**1 218 637**	1 360 643
Variations des espèces et quasi-espèces, fin d'exercice	**42 824 $**	1 218 637 $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

LE 31 MARS 2016

1. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Nature des activités

La Société de transport d'Owen Sound (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. Pelee 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 haute direction

Les états financiers ont été préparés par la haute direction de la Société de transport d'Owen Sound (OSTC). La haute 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.

Principes 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 moment de la réception des biens ou services et de la création d'une obligation légale de payer.

Espèces et quasi-espèces

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

Inventaire

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.

LE 31 MARS 2016

1. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS 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
Bâtiments et améliorations	20 ans
Équipement 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.

LE 31 MARS 2016

1. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Dette bancaire

La dette bancaire inclut les découverts bancaires à court terme.

Impôts sur le revenu

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

Avantages sociaux postérieurs à l'emploi

Les employés de la société admissibles 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 de la fonction publique 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 de catégorie 2. À ce titre, l'OSTC reconnaît son obligation à l'égard des prestations futures selon la comptabilité d'exercice. Les prestations futures estimées sont déterminées en utilisant les calculs actuariels.

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 acticités, l'entretien et la surveillance qui doivent être faits après la réhabilitation. Le passif est comptabilisé, déduction faite de tout recouvrement prévu. La haute direction n'a été avisée d'aucun site contaminé.

LE 31 MARS 2016

1. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Comptabilisation des produits

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

Les revenus 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 revenus dans la période au cours de laquelle surviennent les faits qui donnent lieu aux transferts et dans la mesure où les transferts ont été autorisés et les critères d'admissibilité ont été respectés, sauf lorsque 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 étrangères

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

À la date de la transaction, tous les actifs, passifs, revenus ou frais 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 revenus 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 haute 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.

LE 31 MARS 2016

2. ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES

	2016	2015
Encaisse	**14 300 $**	5 950 $
Banque	**26 780**	1 211 190
En transit	**1 744**	1 497
	42 824 $	1 218 637 $

Le 31 mars 2016, 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.

3. COMPTES DÉBITEURS

	2016	2015
Ministère du Développement du Nord et des Mines	**2 356 380 $**	315 614 $
Ministère des Transports	**263 167**	406 975
Autres	**363 888**	253 551
	2 983 435 $	976 140 $

4. DETTE BANCAIRE

	2016	2015
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 intérêts aux taux préférentiels 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 2016, la société avait, en vertu de cet accord, une capacité de crédit inutilisée de 2 000 000 $.

LE 31 MARS 2016

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 contribuent collectivement au régime. Le montant des cotisations versées au régime par la Société de transport d'Owen Sound pour l'année 2016 s'élevait à 83 244 $ (2015 – 47 843 $). Les participants cotisent 5,00 % (2015 – 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 % (2015 – 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 – - $) . La suffisance permanente des taux de cotisation actuels devra faire l'objet d'une surveillance car les marchés financiers pourraient mener à un accroissement futur des besoins de financement.

Régime de retraite de la fonction publique de l'Ontario

Les employés embauchés après le 1er avril 2002 n'étaient pas admissibles au régime de retraite de la CTON. L'OSTC avait 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 employés ont reçu un remboursement des montants qu'ils avaient accumulés, calculés comme s'ils avaient été inclus dans le régime de retraite de la CTON, totalisant 119 911 $. On leur a ensuite présenté l'option de souscrire au RRFPO.

La société verse des cotisations au Régime de retraite contributif de la fonction publique 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 contribuent collectivement au régime. Le montant des cotisations versées au régime par la Société de transport d'Owen Sound pour l'année 2016 s'élevait à 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 revenus.

Puisqu'il s'agit d'un régime interentreprises, tout excédent ou déficit du régime de retraite est la responsabilité partagée de tous les participants du régime et de leurs employés. Par conséquent, la société ne tient compte d'aucune part du surplus ou du déficit du régime de retraite. Le dernier rapport disponible pour le régime était daté du 31 décembre 2015. À ce moment, le régime faisait état d'un déficit actuariel de 434 millions de dollars, selon des engagements actuariels de 23,5 milliards de dollars et un actif actuariel de 23,0 milliards de dollars. La suffisance permanente des taux de cotisation actuels devra faire l'objet d'une surveillance car les marchés financiers pourraient mener à un accroissement futur des besoins de financement.

LE 31 MARS 2016

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 :

	2016	2015
Coût des prestations pour la période actuelle	**1 108 024 $**	1 086 882 $
Amortissement de la perte actuarielle	**(189 487)**	(216 557)
Avantages complémentaires postérieurs à la retraite	**918 537**	870 325
Prestations de retraite constituées	**20 901**	114 687
	939 438 $	985 012 $

Avantages complémentaires de retraite

Les paiements de ces avantages totalisaient 123 008 $ (2015 – 116 546 $), 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.

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 cohérent de 4,25 % (2015 – 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.

	2016	2015
Coût des prestations pour la période actuelle	**20 780 $**	19 542 $
Amortissement de la perte actuarielle	**27 070**	27 070
Charges au titre des prestations de retraite	**47 850**	46 612
Charges d'intérêt	**45 671**	44 747
Prestations payées	**(45 309)**	(41 033)
Dépenses totales pour l'année	**48 212 $**	50 326 $

LE 31 MARS 2016

7. PRESTATIONS FUTURES DE LA CSPAAT ET ENGAGEMENT

Puisque l'OSTC est un employeur de catégorie 2 en vertu 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 de rembourser à la CSPAAT tous les coûts en lien avec les demandes d'indemnisation de ses travailleurs à la CSPAAT.

	2016	2015
Obligation au titre des prestations constituées	**488 440 $**	487 769 $
Perte actuarielle non amortie	**(235 465)**	(274 711)
Prestations futures de la CSPAAT	**252 975 $**	213 058 $

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 déterminées en utilisant un taux d'actualisation de 4,0 %, 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.

	2016	2015
Coût des prestations pour la période actuelle	**37 920 $**	36 455 $
Amortissement des pertes	**39 244**	39 245
Charges des prestations de la CSPAAT	**77 164**	75 700
Charges d'intérêt	**19 141**	19 172
Versement des prestations	**(56 388)**	(57 848)
Dépenses totales pour l'année	**39 917 $**	37 024 $

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Au 31 mars 2016, une somme de 3 112 092 $ (2015 – 82 151 $) en immobilisations corporelles n'avait pas été amortie pour le traversier M.S. Chi-Cheemaun, les travaux d'installation n'étant pas terminés.

En 2016, l'OSTC a acquis des immobilisations corporelles d'une valeur de 3 112 169 $ $ (2015 – 594 803 $) avec le fonds d'immobilisation. Un fonds d'immobilisation additionnel de 178 687 $ (2015 – 78 865 $) a été reçu pour les projets qui n'étaient pas conformes aux exigences de capitalisation et a été comptabilisé en charges ou classés comme des stocks pour utilisation propre. L'OSTC a puisé - $ (2015 – - $) à même son fonds d'exploitation pour couvrir les coûts additionnels en immobilisations.

LE 31 MARS 2016

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

2016

	Terrains	Améliorations des terrains	Bâtiments et améliorations	Équipement et autres	Traversier M.S. Chi-Cheemaun	Traversier M.V. 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 accumulé, 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 accumulé, 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 $

LE 31 MARS 2016

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

2015

	Terrains	Améliorations des terrains	Bâtiments et améliorations	Équipement et autres	Traversier M.S. Chi-Cheemaun	Traversier M.V. Niska I	Total
Coût, début d'exercice	76 100 $	20 200 $	1 782 072 $	506 604 $	25 461 952 $	4 135 453 $	31 982 381 $
Acquisitions		-	14 923	77 384	383 317	119 179	594 803
Coût, fin d'exercice	76 100	20 200	1 796 995	583 988	25 845 269	4 254 632	32 577 184
Amortissement accumulé, 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 accumulé, 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 $	11 669 614 $	4 076 571 $	16 994 711 $

LE 31 MARS 2016

9. EXCÉDENT ACCUMULÉ

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

	2016	2015
Investissements dans les immobilisations corporelles	**19 232 987 $**	16 994 711 $
Prestations de la CSPAAT non capitalisées	**(252 975)**	(213 058)
Prestations futures des employés non capitalisées	**(939 438)**	(985 012)
Excédent général (Note 10)	**1 970 230**	1 689 031
Excédent accumulé	**20 010 804 $**	17 485 672 $

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 2016 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.

	2016	2016	2015
	Budget	**Réel**	Réel
Excédent (déficit) annuel (Page 5)	2 284 000 **$**	**2 525 132 $**	(215 209) $
Amortissement	-	**865 893**	845 815
Variation des obligations non capitalisées	-	**(5 657)**	120 213
	2 284 000	**3 385 368**	750 819
Acquisition d'immobilisations, cessions et dépréciations	(2 284 000)	**(3 104 169)**	(594 803)
	-	**281 199**	156 016
Excédent général de l'exercice précédent	-	**1 689 031**	1 533 015
Excédent général (Note 9)	-	**1 970 230**	1 689 031

LE 31 MARS 2016

11. FRAIS ACCESSOIRES

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 à 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 leur 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 procédures légales mais 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.

c) La convention collective entre l'OSTC et le Syndicat International des Marins Canadiens est devenue échue le 31 décembre 2013. Le 3 novembre 2015, l'OSTC et le Syndicat ont conclu un accord d'arbitrage qui permet à l'OSTC de payer ses employés de manière rétroactive l'augmentation de salaire convenue. Au 31 mars 2016, la convention collective n'avait toujours pas été signée puisqu'elle faisait encore l'objet d'un examen mais les conditions du nouvel accord avaient force exécutoire en vertu des dispositions de l'article 40 de la Loi de 1995 sur les relations de travail de l'Ontario.

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.

LE 31 MARS 2016

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 totalisaient 2 572 000 $ (2015 - 2 810 000 $). En 2016, l'OSTC n'a pas reçu de fonds additionnels (2015- - $) pour couvrir des projets opérationnels.

Les subventions d'immobilisation sont versées à l'OSTC lors de la présentation de factures d'immobilisation conformes à son plan d'immobilisation approuvé. Ces sommes totalisaient 3 112 169 $ (2015 - 594 803 $). Des fonds d'immobilisation additionnels de 178 687 $ (2015 - 78 865 $) ont été reçus pour des projets qui ne respectaient pas les exigences en matière de capitalisation. Les versements au titre des immobilisations et de l'exploitation reçus pendant l'exercice totalisaient 5 862 856 $ (2015 - 3 483 668 $).

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 sur le lac Érié entre les ports de Kingsville, de Leamington et de l'île Pelée en Ontario et le port de Sandusky dans l'État de l'Ohio. En vertu de cet accord, l'OSTC a reçu 465 969 $ en honoraires de gestion pour la saison de navigation 2015.

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, lesquelles sont supervisées par l'OSTC au nom du ministère des Transports.

Les revenus et les dépenses en lien avec l'exploitation de ce service ne figurent pas dans ces états financiers.

LE 31 MARS 2016

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 se terminant le 31 mars	M.S. Chi-Cheemaun	M.V. Niska I	Total pour 2016	Total pour 2015
Revenu				
Services de traversier	7 031 805 $	25 319 $	7 057 124 $	6 404 952 $
Subvention du MDNM	5 435 150	427 706	5 862 856	3 483 668
Honoraires de gestion du service de traversier de l'île Pelée	465 969	-	465 969	434 902
Intérêts, frais de transport et autres	182 211	190 104	372 315	264 078
	13 115 135	643 129	13 758 264	10 587 600
Dépenses				
Salaires	3 846 966	89 419	3 936 385	3 653 408
Frais généraux et d'administration	1 869 836	141 996	2 011 832	1 896 773
Carburant	1 140 818	27 729	1 168 547	1 521 464
Entretien et réparations	799 604	177 898	977 502	840 380
Avantages sociaux des employés	949 115	-	949 115	866 822
Services	683 839	231 143	914 982	821 239
Amortissement	865 893	-	865 893	845 815
Services publics	264 502	3 768	268 270	242 646
Outils et fournitures	131 230	9 376	140 606	114 262
	10 551 803	681 329	11 233 132	10 802 809
Excédent (déficit) annuel	2 563 332 $	(38 200) $	2 525 132 $	(215 209) $

LE 31 MARS 2016

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 non-paiement, les comptes de caisse de l'OSTC sont assurés à hauteur de 100 000 $ (2015- 100 000 $).

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

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

L'OSTC mesure son exposition au risque de crédit selon la période de temps que les montants sont en souffrance. Une allocation pour déficience est établie selon l'expérience historique de l'OSTC en matière de recouvrement. Au 31 mars 2016, il n'y avait aucune allocation pour déficience.

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 causé 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 pas vraiment de transactions en devises étrangères 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 de 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 espèces à court terme si des sorties de fonds imprévues surviennent. L'OSTC est exposée à ce risque par ses comptes débiteurs et ses 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.

LE 31 MARS 2016

16. CLASSIFICATION 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.

	2016		
	Juste valeur	**Coût**	**Total**
Espèces et quasi-espèces	42,824 $	- $	42,824 $
Comptes débiteurs	- $	2,983,435 $	2,983,435 $
Comptes créditeurs et charges à payer	- $	432,109 $	432,109 $

	2015		
	Juste valeur	**Coût**	**Total**
Espèces et quasi-espèces	1,218,637 $	- $	1,218,637 $
Comptes débiteurs	- $	976,140 $	976,140 $
Comptes créditeurs et charges à payer	- $	603,282 $	603,282 $

Les seuls instruments financiers qui sont mesurés après la comptabilisation initiale à leur juste valeur sont les espèces et quasi-espèces.

17. DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE

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

18. MONTANTS COMPARATIFS

Certains montants comparatifs ont été reclassés conformément aux normes de présentation des états financiers adoptées pour le présent exercice.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND RAPPORT ANNUEL

2015/16