SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND LIMITÉE

2013

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 LIMITÉE
RAPPORT ANNUEL

2013/14

TABLE DES MATIÈRES

Régions desservies	2
Mandat	2
Message du président du conseil d'administration	4
Message de la présidente et chef de la direction	6
À propos de l'OSTC	7
Gouvernance de la société	8
Survol opérationnel – Indicateurs clés de rendement	9
Survol opérationnel – Réalisations clés	11
Rapport de gestion	14
États financiers – Responsabilité de la haute direction	18
États financiers – Rapport du vérificateur indépendant	19

La Société de transport d'Owen Sound limitée 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.

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

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



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

« Bon nombre des recommandations étaient judicieuses et ont été mises en œuvre en 2013-2014. À la lumière de cette étude, la direction a fait preuve de prévoyance et de leadership, et pris des mesures pour maximiser les revenus des opérations de traversier. »

Au nom du conseil d'administration de la Société de transport d'Owen Sound limitée, je tiens à remercier nos cadres, notre personnel et nos bénévoles d'avoir fait de 2013 une nouvelle saison de navigation couronnée de succès. Nos collaborateurs ont offert à des milliers de clients un niveau de service remarquable, comme en témoigne la réponse positive à 98,85 % indiquée dans le sondage de 2013 auprès des passagers. Voilà qui est d'autant plus remarquable compte tenu des difficultés auxquelles l'OSTC a été confrontée en 2013, notamment du fait de faibles niveaux d'eau et de la faiblesse persistante de l'économie.

Face à une telle situation, le conseil d'administration a autorisé une vaste étude de marché dont les résultats ont été reçus en 2012-2013. Bon nombre des recommandations étaient judicieuses et ont été mises en œuvre en 2013-2014. À la lumière de cette étude, la direction a fait preuve de prévoyance et de leadership, et pris les mesures suivantes pour maximiser les revenus des opérations de traversier :

1. Adoption d'un tarif véhicules périodes de pointe/hors pointe
2. Création d'un programme de fidélisation de la clientèle
3. Mise au point et offre d'innovatrices expériences enrichies à bord, telles que soupers-croisières, programmes d'interprétation et vente d'articles à bord en partenariat avec des artisans et des marchands locaux et autochtones.

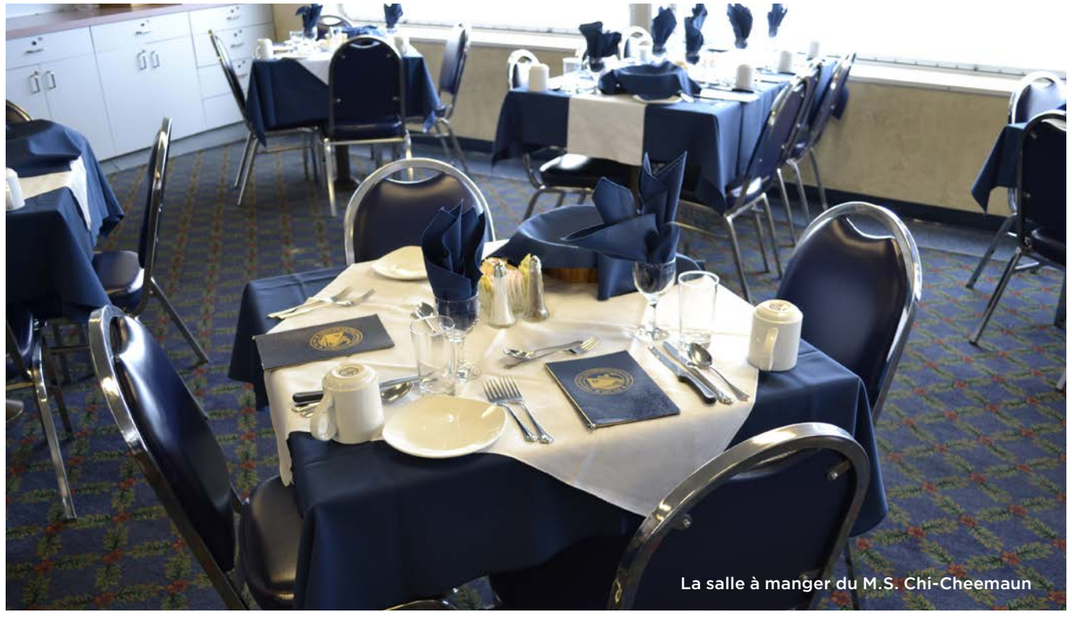
Le conseil d'administration a supervisé l'élaboration d'un plan d'activités triennal, et y a participé aux côtés de la haute direction. Cet important exercice répond aux exigences d'une directive du Conseil de gestion du gouvernement et de toutes les autres directives provinciales auxquelles l'OSTC est soumise, ainsi que d'un protocole d'entente entre l'OSTC et le ministère du Développement du Nord et des Mines.

Cette planification est essentielle pour que le conseil d'administration puisse continuer d'avoir confiance que nous faisons tout ce que nous pouvons pour réaliser les buts stratégiques de l'OSTC :

1. Fournir des services de transport maritime sécuritaires, conformes aux exigences réglementaires, accessibles, fiables et respectueux de l'environnement
2. Améliorer le rendement financier de l'entreprise en augmentant les revenus et en réduisant les dépenses dans toute la mesure du possible
3. Établir et entretenir des relations mutuellement bénéfiques avec les collectivités et les régions desservies

Mes collègues administrateurs et moi croyons que notre planification rigoureuse nous a bien préparés à relever les défis parfois énormes de 2013-2014. Nous comptons bien tirer parti de l'élan que notre plan actuel apportera lorsque l'économie se redressera et que nos décisions en matière de marketing stratégique, d'investissements et de gestion des risques, entre autres, produiront leurs effets. ■

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



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

L'OSTC a pour mandat fondamental et donc pour responsabilité de fournir du transport sûr, rentable et fiable par traversier dans la province de l'Ontario. Sa capacité de le faire en ce qui concerne les services saisonniers vers l'île Manitoulin a été mise à rude épreuve au printemps 2013, quand les niveaux d'eau sont restés longuement insuffisants.

Le 3 mai 2013, date prévue du début des services de l'OSTC à Tobermory et South Baymouth, les niveaux d'eau étaient si faibles qu'il aurait été dangereux d'embarquer des passagers ou des véhicules à bord du Chi-Cheemaun à partir des quais de Transports Canada à ces endroits. C'est seulement le 17 mai 2013, quand les niveaux d'eau avaient augmenté suffisamment, que le service a commencé, avec des restrictions de charge. En même temps, l'OSTC a pris des dispositions pour faire rénover les défenses de quai afin d'atténuer les conséquences de situations futures de faible niveau d'eau. Cette rénovation, revenant à 390 791 $, a été payée par l'OSTC avec l'appui financier du ministère du Développement du Nord et des Mines.

Le délai de deux semaines a créé de l'incertitude pour les clients, ce qui a contribué à un déficit de passagers et de véhicules de mai jusqu'à la période de pointe de juin à août. Même une légère poussée du trafic à l'automne a été insuffisante pour le compenser.

Même si le trafic a été décevant, la satisfaction des clients a été élevée (98,85 %). Les mesures décisives prises en 2013-2014 laissent présager de meilleurs résultats futurs. L'OSTC pense bien avoir franchi un cap.

Des innovations et des investissements fondés sur les conclusions de l'étude de marché réalisée ont été effectuées. Nous prévoyons pouvoir ainsi attirer et combler davantage de passagers en offrant une expérience enrichie. Dans le présent rapport annuel, le message du président du conseil d'administration souligne certaines des nombreuses initiatives de l'OSTC, y compris un nouveau programme de fidélisation des clients et une offre bonifiée de divertissements à bord et à terre. Avec un programme de publicité qui en fait la promotion dans le marché du Grand Toronto et un supplément de fonds affectés au marketing, l'OSTC entend accroître de façon durable la notoriété de l'aventure Chi-Cheemaun et, par conséquent, la rentabilité.

Autre fait important de 2013, un contrat a été conclu le 26 novembre avec la Commission de transport Ontario Northland (CTON), selon lequel l'OSTC devenait propriétaire du M.V. Niska I qui assure le service de traversier entre Moosonee et l'île de Moose Factory, en Ontario.

Jusqu'au 31 mars 2014, l'OSTC a continué de fournir ce service avec le Niska I pour le compte de la CTON. La nouvelle entente entrait en vigueur sur le plan opérationnel le 1er avril 2014. Le navire est essentiellement tout neuf (2011), et n'exigera qu'un investissement minimal dans un proche avenir. Il est un ajout utile à notre flotte.

Je suis heureuse de déclarer qu'aucun incident lié à la sécurité ni aucun cas de non-conformité n'est survenu en 2013-2014. En outre, il n'y a eu aucune interruption de service découlant d'une panne mécanique pendant la saison d'exploitation de 2013. ■

« L'OSTC pense bien avoir franchi un cap. Des innovations et des investissements fondés sur les conclusions de l'étude de marché réalisée ont été effectuées. Nous prévoyons pouvoir ainsi attirer et combler davantage de passagers en offrant une expérience enrichie. »

SUSAN SCHREMPF
Présidente et chef de la direction



La Société de transport d'Owen Sound limitée (OSTC) a été fondée en vertu de la *Loi ontarienne sur les sociétés par actions* de la Province de l'Ontario le 10 mars 1921 et est exploitée par le secteur privé, avec l'apport de subventions fédérales et provinciales. 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. En 2013-2014, l'OSTC assumait la responsabilité de l'exploitation de quatre navires, six terminaux et deux débarcadères sur quatre parcours de traversiers.

L'OSTC possède et exploite le M.S. Chi-Cheemaun, un traversier qui fournit un service saisonnier, chaque année de mai à octobre, principalement à une clientèle touristique, entre l'île Manitoulin et la péninsule Bruce sur le lac Huron. En 2013-2014, le Chi-Cheemaun a transporté 166 224 passagers et de 66 385 véhicules entre Tobermory et South Baymouth.

Également en 2013-2014, l'OSTC a exploité pour le compte de la CTON le M.V. Niska I, un traversier de type péniche qui transporte des véhicules, des marchandises et des passagers sur la rivière Moose, entre Moosonee et l'île de Moose Factory, à l'embouchure de la baie James. Le 25 novembre 2013, l'OSTC a fait l'acquisition du Niska I en vertu d'une entente de transfert de propriété.

Par ailleurs, l'OSTC assure pour le compte du ministère des Transports de l'Ontario la gestion et l'exploitation du Service de transport de l'île Pelée. Les services sont offerts toute l'année. Ils comprennent 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, le service estival de traversier entre l'île Pelée et Sandusky (Ohio), et un service aérien entre l'île Pelée et Windsor (Ontario), de la fin décembre jusqu'à la fin mars.

Durant la haute saison de 2013-2014, l'effectif de l'OSTC comprenait 29 employés de gestion à temps plein et saisonniers ainsi que 170 travailleurs saisonniers syndiqués pour les services de traversier de l'île Manitoulin et de l'île Pelée. Les employés syndiqués sont membres du Syndicat international des marins canadiens et sont liés par des conventions collectives qui prennent fin le 31 décembre 2013.

L'OSTC sous-traite 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	TRAVERSÉE (MIN)
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 (Ohio)	Mai-sept.	90

GOUVERNANCE DE LA SOCIÉTÉ

Conformément à une déclaration de l'actionnaire unique et à l'article 108 de la *Loi ontarienne sur les sociétés par actions*, L.R.O. 1990, c. B.16, le ministre 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 lignes directrices 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.

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



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Barney Hopkins
Président, Tobermory
(1er avril 2002 – 31 mars 2014)

John Greenway
Vice-président, South Baymouth
(1er avril 2007 – 31 mars 2014)

Martin Garfield Brown
South Baymouth
(1er juillet 2005 – 30 juin 2014)

Hugh Moggy
Manitowaning
(1er juin 2007 – 31 mai 2014)

Bill Caulfield-Browne
Tobermory
(15 juin 2012 – 14 juin 2015)

ÉQUIPE DE LA HAUTE DIRECTION

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

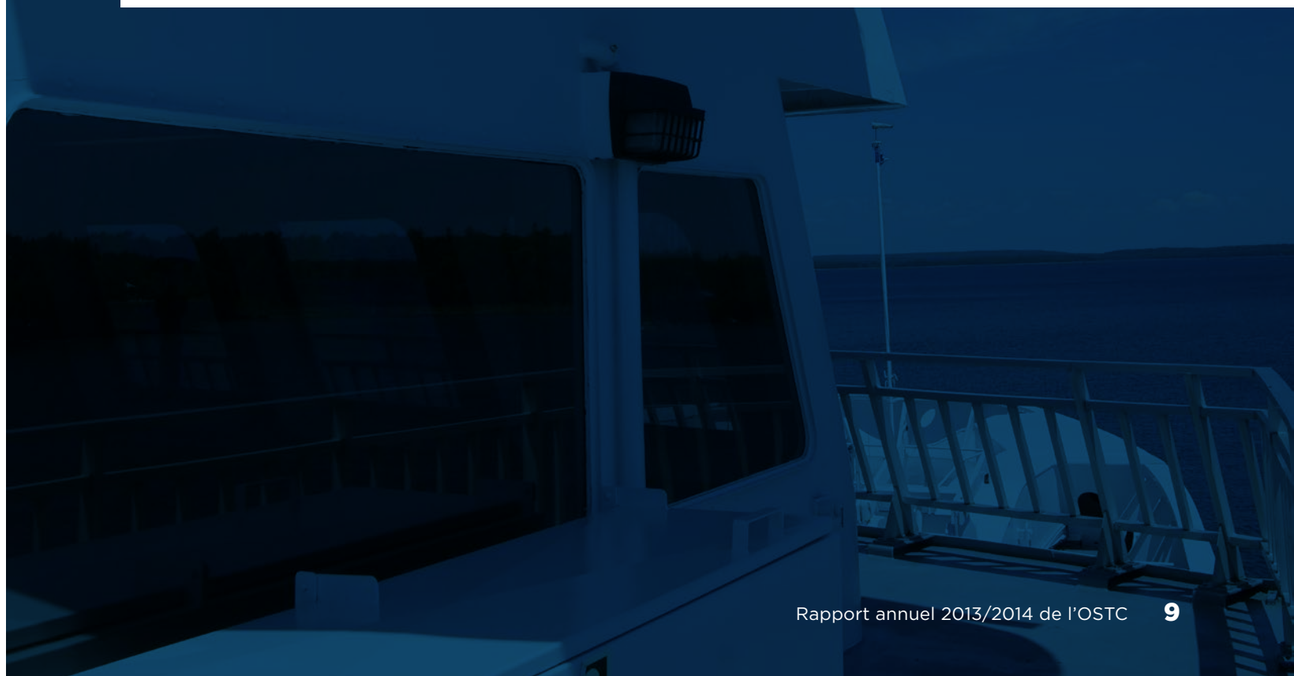
S. Shaw
Vice-président, Exploitation

J. Ostrander
Vice-président, Ingénierie

K. Rutherford
Vice-présidente, Finances
(jusqu'au 31 janvier 2014)

SURVOL OPÉRATIONNEL
INDICATEURS CLÉS DE RENDEMENT

INDICATEURS CLÉS	2013/14	2012/13	2011/12
CHI-CHEEMAUN			
Revenu par passager (ventes de billets et ventes à bord)	39,20 $	38,28 $	37,54 $
Dépenses par passager (exploitation seulement)	52,11 $	47,55 $	45,80 $
Pourcentage des dépenses d'exploitation recouvré du revenu	75,22 %	80,50 %	81,96 %
Revenu des ventes de détail, par passager	6,40 $	5,65 $	5,33 $
Frais de publicité, par passager	1,16 $	0,90 $	0,92 $
Frais de carburant par traversée simple (moyenne calculée à partir des frais de carburant globaux)	1 422,21 $	1 270,29 $	1 541,50 $
Passagers transportés	166 224	178 339	180 768
Utilisation – passagers	27,37 %	28,64 %	29,09 %
Véhicules transportés	66 385	70 951	71 039
Utilisation – véhicules	54,68 %	57,24 %	57,51 %
Nombre total de départs annuel	952	976	974
Nombre moyen de véhicules par départ	70	73	73
Nombre moyen de passagers par véhicule, par départ	2,50	2,51	2,54



FAITS SAILLANTS FINANCIERS	2013/14	2012/13
EXPLOITATION :		
Revenus commerciaux	6 670 967 $	6 825 939 $
Revenus liés au contrat d'exploitation	462 926 $	575 200 $
Subventions pour étude de marché	– $	109 186 $
Revenu total	**7 133 893 $**	**7 510 325 $**
(1) Frais d'exploitation	9 004 961 $	8 703 222 $
Commercialisation	– $	111 964 $
Amortissement	716 760 $	698 022 $
Total des dépenses	**9 721 721 $**	**9 513 208 $**
Perte avant financement provincial	(2 553 551) $	(1 778 955) $
Financement provincial – fonctionnement	2 545 703 $	1 376 110 $
Financement provincial – projets d'immobilisation passés en charge (1)	– $	6 375 $
(2) Bénéfice net (perte nette)	**(7 848) $**	**(396 470) $**
ACTIFS :		
Actifs financiers	1 851 154 $	2 280 378 $
Actifs non financiers	34 593 $	19 340 $
Acquisition d'immobilisations	17 291 502 $	13 370 976 $
Total de l'actif	**19 177 259 $**	**15 670 694 $**

NOTES RELATIVES AUX INDICATEURS CLÉS :		
(1) Total des dépenses, selon les états financiers vérifiés	9 773 671 $	9 388 316 $
Moins : Amortissement (déclaré séparément ci-dessus)	(716 760) $	(698 022) $
Coûts de commercialisation (déclarés séparément ci-dessus)	– $	111 964 $
Variations en lien avec la CSPAAT	(33 080) $	(57 901) $
Variations des prestations futures des employés	(18 870) $	(41 135) $
Dépenses d'exploitation totales comme ci-dessus	9 004 961 $	8 703 222 $
(2) Surplus annuel (déficit), selon les états financiers vérifiés	4 070 617 $	731 550 $
Moins : Financement des immobilisations du MDNM (dépenses d'immobilisations financées directement et non incluses dans les dépenses d'exploitation – par conséquent, les fonds pour dépenses en immobilisations ne couvrent pas les pertes d'exploitation)	(452 852) $	(1 227 056) $
Retrait des variations relatives aux obligations de la CSPAAT	(33 080) $	(57 901) $
Retrait des variations dans les prestations futures des employés	(18 870) $	(41 135) $
Perte nette ajustée	3 565 815 $	(594 542) $

ACHALANDAGE : La baisse du nombre de passagers et de véhicules sur le M.S. Chi-Cheemaun qui a commencé en 2008 a continué sans relâche en 2013. Le Chi-Cheemaun a transporté 166 224 passagers et 66 385 véhicules, respectivement 6,79 % et 6,4 % de moins qu'en 2012. Cette détérioration est en grande partie attribuable à une combinaison persistante de conditions défavorables : récession économique sévère, prix élevé du carburant, faiblesse du dollar américain et amélioration des options routières. Mais en outre, le début des opérations a été retardé de deux semaines en raison de la faiblesse record des niveaux d'eau, et l'achalandage est resté faible en juin, juillet et août, probablement du fait d'une incertitude chez les clients et de la prise tardive de réservations par suite du démarrage chaotique de la saison. C'est seulement en septembre-octobre que le trafic est revenu à des niveaux comparables à ceux de l'automne 2012, qui étaient eux-mêmes anormalement bas.

MARKETING: La mise en œuvre de recommandations de l'étude de marché de 2012-2013 a commencé dans la saison 2013 du Chi-Cheemaun, produisant des résultats prometteurs. Un nouveau programme de fidélisation des clients a été lancé, et l'offre de divertissements à bord et sur terre a été augmentée. L'OSTC a raffiné et augmenté sensiblement ses efforts visant à rehausser la notoriété auprès des voyageurs et l'expérience client. Grâce à un programme de publicité mettant en valeur les nouveaux avantages et visant le marché du Grand Toronto et grâce à un accroissement des fonds affectés au marketing, l'OSTC prévoit que sa campagne ciblée rehaussera la notoriété immédiate et durable de l'aventure Chi-Cheemaun. Voilà qui contribuera à augmenter la rentabilité.

M.S. CHI-CHEEMAUN : VÉHICULES ET PASSAGERS TRANSPORTÉS, 2011 À 2013

	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Total exercice précédent	Variation
VÉHICULES								
2013	3 378	9 432	17 907	20 628	9 933	5 107	66 385	**-6,44 %**
2012	6 360	9 627	19 424	21 218	10 673	3 649	70 951	**-0,12 %**
2011	5 401	8 825	20 798	20 280	11 395	4 340	71 039	**-4,61 %**
PASSAGERS								
2013	7 479	21 272	47 228	57 606	21 315	11 324	166 224	**-6,79 %**
2012	13 373	22 208	51 615	58 927	23 930	8 286	178 339	**-1,34 %**
2011	10 572	20 300	57 500	56 637	26 135	9 624	180 768	**-4,05 %**

DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL : En 2013, l'OSTC a entamé une transition : au lieu de simplement assurer des transactions de déplacement, elle entend offrir et fournir des expériences touristiques séduisantes à titre de produit en soi. Dans cette optique, entre autres initiatives, elle a créé des programmes à terre et à bord. Par exemple, le nouveau programme « Pour le plaisir des amateurs d'astronomie » a été offert six jours par semaine en août. Ce programme et les représentations musicales organisées à terre ont suscité énormément d'intérêt, tant chez les résidents des environs que chez les visiteurs, nombreux à être attirés par nos initiatives de marketing. Les clients ont aussi apprécié l'élimination des frais de réservation, l'adoption d'un tarif pointe/hors pointe et l'introduction de cartes de fidélité client. Au cours de la saison, l'OSTC a par ailleurs conclu une entente de partenariat avec la Georgian Bay Folk Society, qui a fourni des conseils et de l'aide pour l'élaboration d'un programme de représentations musicales à bord et à terre.

IMMOBILISATIONS MAJEURES : L'OSTC a reçu 452 852 $ en fonds d'immobilisation pour des projets s'élevant à 534 686 $ et visant le Chi-Cheemaun, les propriétés de l'OSTC à Tobermory et à South Baymouth et le Niska I à Moosonee. Pour le Chi-Cheemaun, les projets concernaient l'achèvement d'un nouveau système d'évacuation en mer – projet commencé à

l'hiver 2012-2013 et poursuivi au premier trimestre de 2013-2014, le remplacement d'une armoire réfrigérée dans la cuisine, le remplacement d'une porte coupe-feu et des pièces majeures de rechange pour le pousseur d'étrave du navire.

Les terminaux de Tobermory et South Baymouth ont bénéficié d'importantes rénovations, les premières depuis leur construction en 1972. L'aire de la billetterie et du service à la clientèle du bureau de South Baymouth a été agrandie et modifiée pour respecter la *Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO)*, tout en accroissant l'ergonomie des locaux. Les toilettes publiques des deux terminaux ont été rénovées de fond en comble, et l'ensemble des surfaces et des appareils ont été remplacés, aussi pour se conformer à la LAPHO. Les fenêtres des deux terminaux ont été remplacées tel que requis. La surface de l'aire d'embarquement des véhicules et des terrains de stationnement ont été scellées, et les lignes ont été repeintes. Les travaux d'ingénierie pour la reconfiguration du stationnement des navetteurs à South Baymouth ont été menés à bien.

Une somme de 32 852 $ a été affectée au Niska I, pour des travaux d'ingénierie concernant les futures installations d'hivernage et d'entretien. En 2013-2014, une crépine supplémentaire du système de refroidissement est prévue, ainsi que, à l'extérieur, des sièges et un abri pour les passagers.



MACHINERIE : Aucune interruption de service ou annulation de traversée attribuable à des pannes mécaniques n'a été constatée pendant la saison d'exploitation 2013.

SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT : L'OSTC a assuré de façon volontaire la conformité 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 de l'erreur humaine. 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. La conformité au Code ISM a été de 100 % tout au long de 2013-2014. Aucun incident lié à la sécurité ou à l'environnement ne s'est produit.

L'OSTC a conclu une entente de partenariat avec la Georgian Bay Folk Society, qui a fourni des conseils et de l'aide pour l'élaboration d'un programme de représentations musicales à bord et à terre.

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 – et non au Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime (RSSTMM), du fait 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 RSSTMM puisque ce dernier est souvent plus rigoureux et s'applique mieux au milieu de travail maritime.

98,85 %

En 2013-2014, le sondage annuel auprès des clients a révélé un excellent taux de satisfaction : 98,85 %.

Aucun changement pouvant affecter l'OSTC n'a été apporté aux règlements sur la santé et la sécurité au travail en 2013-2014. L'OSTC a donné les formations en SST aux employés et réalisé les inspections des installations prévues au calendrier. Les taux d'accidents au travail sont très bas et bien en deçà des normes de l'industrie. Il y a eu une seule blessure entraînant une perte de temps de travail. Les stratégies de l'OSTC en matière de SST répondent aux objectifs fixés.

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE : En 2013-2014, le sondage annuel auprès des clients a révélé un excellent taux de satisfaction : 98,85 %.

TRAVERSIER RELIANT MOOSONEE ET L'ÎLE MOOSE FACTORY : Le contrat avec la Commission de transport Ontario Northland (CTON) selon lequel l'OSTC assure l'exploitation du traversier de la CTON sur la rivière Moose, entre Moosonee et l'île Moose Factory, dans le Nord de l'Ontario, a été renouvelé pour la dernière fois et était en vigueur pendant toute la saison 2013. Élément clé de ces dispositions, l'OSTC a continué de superviser les opérations du M.V. Niska en 2013.

Le transfert de l'exploitation de ce service et de la propriété du Niska I de la CTON à l'OSTC a été conclu le 26 novembre 2013. L'entente comprend un engagement à assurer les services locaux de façon continue par l'intermédiaire de la Moose Band Development Corporation. ■





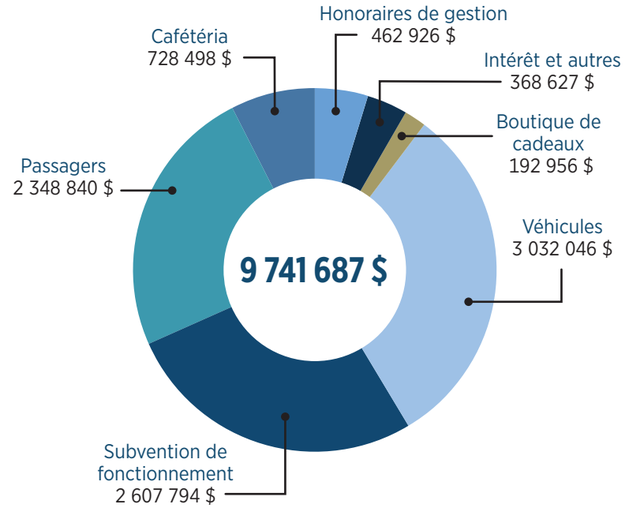
REVENUS DU CHI-CHEEMAUN : Aussi bien le nombre de véhicules que le nombre de passagers transportés par le M.S. Chi-Cheemaun, les revenus correspondants et les dépenses effectuées à bord au cours de la saison de navigation 2013 ont été inférieurs au budget et aux résultats de l'année précédente. Le Chi-Cheemaun a assuré le transport de 166 224 passagers et 66 385 véhicules en 2013, soit respectivement 6,8 % et 6,4 % de moins qu'en 2012. En somme, les opérations de traversier du Chi-Cheemaun ont engendré des revenus de 6 277 751 $ en 2013, 4,5 % (ou 305 868 $) de moins que prévu au budget par suite du retard de deux semaines dans l'ouverture de la saison de navigation au printemps et des niveaux de trafic qui sont restés bas en juin, juillet et août. C'est seulement en septembre et octobre que le volume du trafic est remonté à des niveaux comparables à ceux de l'automne 2012, qui étaient eux-mêmes anormalement faibles.

Selon ces données, il est évident que le trafic des traversiers est encore en baisse, et n'a pas encore commencé une reprise à la suite de l'éprouvante récession économique de 2008-2009. À la suite de cette récession, des changements durables dans les habitudes de consommation, des autres moyens d'arriver aux destinations desservies par l'OSTC (l'autoroute 400 et la route 69) et des enjeux propres au consommateur américain (franchissement de la frontière et cours du dollar) continuent d'entraver tout retour aux niveaux d'achalandage des services de traversier d'avant 2008.

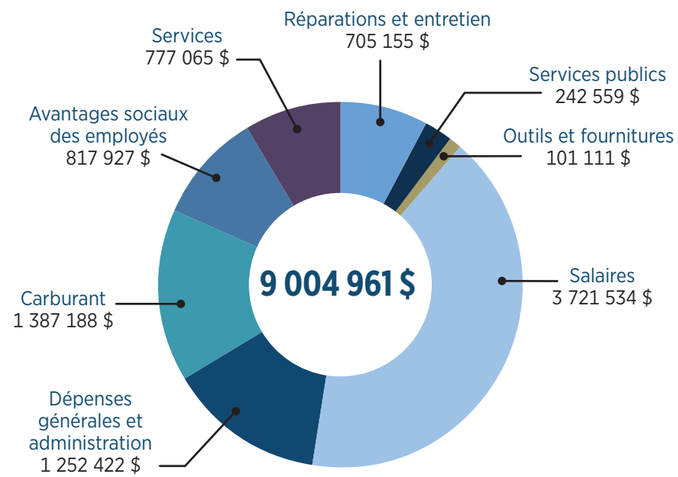
Pour exacerber le problème, les niveaux d'eau de la baie Georgienne ont été plus bas que jamais. Le 3 mai, date prévue du début de la saison du Chi-Cheemaun, ils étaient trop faibles de quelque 25 cm pour assurer la sécurité de l'embarquement et du débarquement des passagers. À cette date, le traversier n'était pas assez haut dans l'eau pour que les défenses empêchent le navire de heurter le quai. Il a fallu deux bonnes semaines pour que l'eau monte suffisamment afin que la saison puisse commencer.

Le ministère du Développement du Nord et des Mines a

Revenu d'exploitation de 2013/2014



Dépenses d'exploitation de 2013/2014



compensé partiellement les pertes de revenus du traversier, en versant un supplément de 293 942 $ au titre de subventions de fonctionnement. En outre, dans la mesure du possible, l'OSTC a pris des mesures d'économie dans tous les domaines qui ne compromettraient pas la sécurité des opérations, y compris des réductions de l'équipage au vu du nombre réduit de passagers au cours de l'été, et le report de projets non essentiels qui étaient prévus en 2013-2014.

Les quais de South Baymouth et Tobermory qui sont utilisés par l'OSTC dans l'exploitation de ses services de traversier appartiennent à Transports Canada. En vertu d'une entente datée du 9 mai 2013, Transports Canada a octroyé à l'OSTC et au MDNM l'accès temporaire à ces deux quais pour effectuer des travaux de déplacement des défenses de façon à atténuer certains des effets dommageables de faibles niveaux d'eau. Par la suite en 2013-2014, l'OSTC a reçu 390 761 $ du MDNM en remboursement des frais associés à ces travaux.

Pour s'attaquer directement aux difficultés qui se présentaient, à partir de la fin de 2012 et en 2013, l'OSTC a pris les mesures suivantes pour accroître la notoriété des services auprès des clients potentiels et pour améliorer les modalités des réservations et les commodités à bord.

Pour améliorer l'expérience client et augmenter le nombre de passagers et de véhicules, comme recommandé dans la grande étude de marché réalisée, l'OSTC a :

- adopté des tarifs modulés pour les périodes de pointe/ hors pointe au lieu des frais de réservation;
- offert un nouveau tarif « d'expérience de croisière »;
- lancé un programme limité de rabais pour les grands utilisateurs;
- engagé un employé ayant des responsabilités en matière de relations avec les clients et avec les médias;
- affecté des fonds supplémentaires au marketing;
- commencé à travailler à la refonte du site Web de l'OSTC, www.ontarioferries.com.

L'OSTC espère et prévoit que ces initiatives et d'autres s'y rattachant aideront à faire monter le nombre de passagers et de véhicules transportés et les revenus en découlant, à partir de 2014.

Note : L'état vérifié des résultats d'exploitation et de l'excédent accumulé pour l'exercice se terminant le 31 mars 2014 comprend un poste de revenu de 4 102 601 $ à titre d'immobilisation reçue en apport. Il s'agit là du transfert, de la CTON à l'OSTC, de la propriété du traversier Niska I et du Manitou Island II, conformément à une entente conclue le 4 décembre 2013. Aucun comptant réel n'a été transféré. Ce revenu ponctuel n'est pas un revenu d'exploitation, et donc n'a pas été repris dans l'analyse du survol financier présentée dans le présent rapport annuel.

DÉPENSES DU CHI-CHEEMAUN : Les dépenses d'exploitation totales pour l'exercice (exclusion faite de l'amortissement) ont été de 9 004 961 $. Elles excèdent le budget de 2,6 %, en raison de frais de carburant supérieurs au budget, en partie compensés par des salaires et traitements inférieurs au budget et par le report de projets d'entretien non essentiels.

REVENUS ET DÉPENSES DU NISKA I : L'été 2013 était la dernière saison de navigation où l'OSTC exploitait pour le compte de la CTON le Niska I, un traversier de type péniche qui transporte des véhicules, des marchandises et des passagers sur la rivière Moose entre Moosonee et l'île de Moose Factory, à l'embouchure de la baie James. Le 25 novembre 2013, l'OSTC a fait l'acquisition du Niska I en vertu d'une entente sur le transfert de propriété. À partir de 2014-2015, le navire sera exploité par l'OSTC dans le cadre d'un service de traversier interne ordinaire, tout comme le Chi-Cheemaun.

En 2013-2014, le Niska I a engendré des revenus d'exploitation de 154 927 $ et reçu une subvention du MDNM de 261 000 $. Les dépenses d'exploitation étaient de 394 415 $, ce qui a laissé un modeste excédent de 21 512 $.

MODIFICATION DE CONVENTION COMPTABLE : Le 1er avril 2013, l'OSTC a adopté les normes du secteur public *SP 1201 – Présentation des états financiers, SP 2601 – Conversion des devises et SP 3450 – Instruments financiers.* Les nouvelles normes présentent des exigences détaillées pour la comptabilisation, la présentation et la divulgation d'instruments financiers et d'opérations en devises.

Le 1er avril 2013, l'OSTC a aussi adopté de façon prospective les nouvelles normes comptables *SP3410 – Paiements de transfert présentées* dans le Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés.

L'adoption de ces conventions n'a aucune incidence sur les soldes de l'OSTC présentés précédemment. ■



FINANCIAL REVIEW
MANAGEMENT'S DISCUSSION





SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND LIMITÉE

ÉTATS FINANCIERS

Pour l'exercice se terminant le 31 mars 2014

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

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

SUSAN SCHREMPF
Présidente et chef de la direction

Owen Sound (Ontario)
Le 20 août 2014

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 du vérificateur 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 2014 ainsi que l'état des résultats d'exploitation et de l'excédent accumulé, de la variation 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, 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 2014, ainsi que des résultats de son exploitation, des variations des actifs financiers nets et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

BDO Canada LLP

Comptables professionnels agréés, experts-comptables autorisés
Owen Sound (Ontario)
20 août 2014

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

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND LIMITÉE

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 MARS	2014	2013
Actifs financiers		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 4)	**1 360 643 $**	41 195 $
Comptes débiteurs (note 5)	**449 076**	2 197 848
Stock destiné à la revente	**41 445**	41 335
	1 851 164	2 280 378
Passif		
Dette bancaire (note 6)	**–**	55 196
Comptes créditeurs et charges à payer	**398 521**	959 327
Obligations relatives aux prestations futures des employés (note 8)	**901 823**	882 953
Obligations au titre des indemnités d'accident du travail (note 9)	**176 034**	142 954
	1 476 378	2 040 430
Actifs financiers nets	**374 786**	239 948
Frais accessoires (note 13)		
Actifs non financiers		
Stock pour utilisation propre	**32 510**	19 340
Charges payées d'avance	**2 083**	–
Immobilisations corporelles (note 10)	**17 291 502**	13 370 976
	17 326 095	13 390 316
Excédent accumulé (note 11)	**17 700 881 $**	13 630 264 $

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 SE TERMINANT LE 31 MARS	2014 Budget (note 12)	2014 **Réel**	2013 Réel (redressé – note 18)
Produits			
Véhicules	2 842 500 $	**3 032 046 $**	2 827 578 $
Subvention du ministère du Développement du Nord et des Mines (note 16(a))	4 955 000	**2 607 794**	2 609 541
Revenu des passagers	2 473 750	**2 348 840**	2 468 956
Cafétéria	760 450	**728 498**	780 311
Honoraires de gestion du service de traversier de l'île Pelée (note 16 (b))	698 000	**462 926**	495 200
Intérêt et autres	675 500	**368 627**	521 133
Revenus des boutiques de cadeaux et des terminaux	193 100	**192 956**	227 961
Étude de faisabilité et de marché	–	**–**	109 186
Honoraires de gestion du service de traversier du M.V. Manitou Island II	–	**–**	80 000
Immobilisations reçues en apport	–	**4 102 601**	–
	12 598 300	**13 844 288**	10 119 866
Dépenses			
Salaires et traitements	3 908 000	**3 721 534**	3 733 776
Dépenses générales et administration	1 275 250	**1 252 422**	1 279 588
Carburant	1 437 000	**1 387 188**	1 247 996
Avantages sociaux des employés	1 037 950	**869 877**	872 938
Amortissement	–	**716 760**	698 022
Services	819 760	**777 065**	628 004
Entretien et réparations	703 700	**705 155**	559 857
Services publics	209 000	**242 559**	254 473
Outils et fournitures	133 640	**101 111**	113 662
	9 524 300	**9 773 671**	9 388 316
Excédent annuel (note 12)	3 074 000	**4 070 617**	731 550
Excédent accumulé, début d'exercice	13 630 264	**13 630 264**	12 898 714
Excédent accumulé, fin d'exercice	16 704 264 $	**17 700 881 $**	13 630 264 $

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 SE TERMINANT LE 31 MARS	2014	2014	2013
	Budget (note 12)	**Réel**	Réel (redressé – note 18)
Excédent annuel (page 21)	3 074 000 $	**4 070 617 $**	731 550 $
Acquisition d'immobilisations corporelles	(3 095 000)	**(4 637 286)**	(1 262 948)
Amortissement des immobilisations corporelles	–	**716 760**	698 022
Perte sur la cession d'immobilisations	–	**–**	2 924
	(3 095 000)	**(3 920 526)**	(562 002)
Variation du stock pour utilisation propre	–	**(13 170)**	80 684
Variation des charges payées d'avance		**(2 083)**	–
Augmentation (diminution) des actifs financiers nets	(21 000)	**134 838**	250 232
Actifs financiers nets (dette), début d'exercice	239 948	**239 948**	(10 284)
Actifs financiers nets, fin d'exercice	218 948 $	**374 786 $**	239 948 $

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 SE TERMINANT LE 31 MARS	2014	2013
		(redressé – note 18)
Provenance des liquidités (et utilisation comme suit)		
Activités d'exploitation		
Excédent annuel	**4 070 617 $**	731 550 $
Postes hors liquidités		
Amortissement	**716 760**	698 022
Perte sur la cession d'immobilisations	**–**	2 924
Immobilisations reçues en apport	**(4 102 601)**	–
Modifications apportées aux obligations au titre d'indemnités d'accident du travail (note 9)	**33 080**	57 901
Variations dans les obligations relatives aux prestations futures des employés (note 9)	**18 870**	41 135
	736 726	1 531 532
Variations du solde hors liquidités du fonds de roulement		
Comptes débiteurs	**1 748 772**	(1 220 100)
Stock destiné à la revente	**(110)**	7 191
Charges payées d'avance	**(2 083)**	–
Comptes créditeurs et charges à payer	**(560 806)**	649 651
Stock pour utilisation propre	**(13 170)**	80 684
	1 909 329	1 048 958
Activités de placement		
Acquisitions d'immobilisations	**(534 685)**	(1 262 948)
Activités de financement		
Hausse (baisse) de la dette bancaire	**(55 196)**	55 196
Variations de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de l'exercice	**1 319 448**	(158 794)
Trésorerie et équivalents de trésorerie, début d'exercice	**41 195**	199 989
Trésorerie et équivalents de trésorerie, fin d'exercice	**1 360 643 $**	41 195 $

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

31 MARS 2014

1. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS 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).

Méthodes comptables

Les états financiers de l'OSTC représentent les déclarations de la direction. Ils ont été préparés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, établies par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP) de l'Institut Canadien des Comptables Agréés.

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

Conversion des devises

Les comptes en devises 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.

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.

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.

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

31 MARS 2014

1. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

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

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

Commission de la sécurité professionnelle et de l'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 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.

Comptabilisation des revenus

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 lorsque 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.

Espèces et quasi-espèces

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

Dette bancaire

La dette bancaire inclut les découverts bancaires à court terme.

31 MARS 2014

1. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

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.

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

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.

Instruments financiers

Les instruments financiers sont enregistrés à leur juste valeur au moment de leur comptabilisation initiale.

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.

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

31 MARS 2014

1. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

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.

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, le produit 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

2. MODIFICATION DE CONVENTION COMPTABLE

Le 1er avril 2013, l'OSTC a adopté des normes du secteur public (*SP 1201 – Présentation des états financiers, SP 2601 – Conversion des devises et SP 3450 – Instruments financiers*). Ces normes ont été adoptées de façon prospective à compter de la date d'adoption. Les nouvelles normes présentent des exigences détaillées pour la comptabilisation, la mesure, la présentation et la divulgation d'instruments financiers et d'opérations en devises.

En vertu des normes SP 3450, tous les instruments financiers sont portés à l'état de la situation financière, et sont mesurés soit à leur juste valeur, soit selon leur coût amorti en fonction des caractéristiques des instruments et des choix de conventions comptables de l'OSTC. La trésorerie est le seul instrument financier qui est mesuré à sa juste valeur.

Le 1er avril 2013, l'OSTC a aussi adopté de façon prospective les nouvelles normes comptables S*P3410 – Paiements de transfert présentées* dans le Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés.

Les transferts gouvernementaux sont comptabilisés lorsqu'ils ont été autorisés et que les critères d'admissibilité ont été respectés, à moins que les stipulations relatives au transfert créent une obligation. Si les stipulations d'un transfert créent une obligation qui répond à la définition d'un passif, le revenu est comptabilisé dans la période où l'obligation est réglée.

L'adoption de ces conventions n'a aucune incidence sur les soldes de l'OSTC présentés précédemment.

31 MARS 2014

3. 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.

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

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

4. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

	2014	**2013**
Encaisse	**17 150 $**	16 361 $
Banque	**1 342 119**	13 794
En transit	**1 374**	11 040
	1 360 643 $	41 195 $

Le 31 mars 2014, la société avait des dépôts de 1 674 278 $ 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.

5. COMPTES DÉBITEURS

	2014	**2013**
Ministère du Développement du Nord et des Mines	**74 964 $**	542 296
Ministère des Transports	**265 010**	1 305 114
Autre	**109 102**	350 438
	449 076 $	2 197 848

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

6. PRÊT D'EXPLOITATION – FACILITÉ DE CRÉDIT

	2014	**2013**
Dette bancaire	**–**	55 196 $

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 2014, 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 AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 MARS 2014

7. CONVENTIONS DE PRESTATIONS DE RETRAITE

La société verse des cotisations au régime de retraite contributif de la Commission de transport Ontario Northland (le « régime »), lequel constitue un régime interentreprises, pour le compte de 10 membres de son personnel. Le régime est un régime à prestations déterminées qui précise le montant des prestations de retraite que recevront les salariés en fonction des années de service et des taux de salaire. Les employés et les employeurs contribuent collectivement au régime. Le montant des cotisations versées au régime par la Société de transport d'Owen Sound limitée pour l'année 2014 s'élevait à 44 064 $ (2013 – 45 356 $). Les participants cotisent 4,20 % de la portion de leur revenu se situant entre l'exemption de base de l'année (EBA) et le maximum des gains annuels ouvrant droit à pension (MGAP) tel qu'il est défini par le Régime de pensions du Canada, plus 6,00 % de tous les autres 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 2011. À ce moment, le régime faisait état d'un déficit actuariel de 18,3 millions $ (2010 – déficit actuariel de 38,6 millions $), selon des engagements actuariels de 464,8 millions $ (2010 – 461,5 millions $) et un actif actuariel de 446,5 millions $ (2010 – 422,9 millions $).
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.

8. 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 :

	2014	**2013**
		(redressé – note 18)
Coût des prestations pour la période actuelle	**1 063 626 $**	1 037 549 $
Perte actuarielle non amortie	**(243 627)**	(270 697)
Avantages complémentaires postérieurs à la retraite	**819 999**	766 852
Prestations de retraite constituées	**81 824**	116 101
	901 823 $	882 953 $

Les paiements de ces avantages totalisaient 128 127 $ (2016 – 107 233 $), 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.

31 MARS 2014

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

L'évaluation actuarielle se fonde sur diverses hypothèses quant à des événements futurs, notamment les taux d'inflation, les taux d'inflation des frais médicaux, la croissance des salaires, le roulement du personnel et les taux de mortalité. Les hypothèses utilisées reflètent les meilleures estimations de la direction. Les obligations relatives aux avantages postérieurs à l'emploi ont été actualisées en utilisant un taux d'actualisation de 4,25 % (2013 – 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.

	2014	2013
Coût des prestations pour la période actuelle	**18 378 $**	17 214 $
Amortissement de la perte actuarielle	**27 070**	27 070
Charges au titre des prestations de retraite	**45 448**	44 284
Charges d'intérêt	**43 721**	42 579
Prestations payées	**(36 022)**	(31 011)
Dépenses totales pour l'exercice	**53 147 $**	55 852 $

Prestations de retraite constituées

Les employés embauchés après le 1er avril 2002 ne sont pas admissibles au régime de retraite de la CTON. L'OSTC poursuit actuellement des négociations afin que ces employés puissent être admissibles rétroactivement au régime au 1er avril 2002. L'estimation de l'obligation relative au montant à transférer dans le régime de retraite a été comptabilisée dans la période où les employés gagnent les prestations de retraite.

Les évaluations actuarielles aux fins de la comptabilité sont effectuées pour les prestations de retraite au moyen de la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Le rapport actuariel le plus récent a été publié en date du 1er janvier 2011.

L'évaluation actuarielle se fonde sur diverses hypothèses sur des événements futurs, notamment les taux d'inflation et les hausses des salaires. Les hypothèses utilisées reflètent les meilleures estimations de la direction. Les obligations relatives aux avantages postérieurs à l'emploi ont été actualisées en utilisant un taux d'actualisation de 5,75 % (2013 – 5,75 %).

	2014	2013
		(redressé – note 18)
Coût des prestations pour la période actuelle	**34 798 $**	52 498 $
Prestations payées	**(69 075)**	(26 090)
Dépenses totales pour l'exercice	**(34 277) $**	26 408 $

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

31 MARS 2014

9. 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.

	2014	2013
Obligation au titre des prestations constituées	**489 989 $**	496 155 $
Perte actuarielle non amortie	**(313 955)**	(353 201)
Prestations futures de la CSPAAT	**176 034 $**	142 954 $

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 quant à des événements futurs, notamment les taux d'actualisation, les hausses des salaires et les taux de paiement de la CSPAAT. Les hypothèses utilisées reflètent les meilleures estimations de la direction. Les obligations relatives aux avantages de la CSPAAT ont été actualisées en utilisant un taux d'actualisation de 4 00 %, un taux moyen d'indemnisation des accidents avec arrêt de travail de 50 %, un taux administratif de la CSPAAT de 36 % et un nombre moyen d'absences résultant de blessures de 1.

	2014
Amortissement des pertes	39 245 $
Coût des prestations pour la période actuelle	35 059
Charges d'intérêt	19 336
Versement des prestations projetées	(60 560) $
Dépenses totales pour l'exercice	33 080 $

31 MARS 2014

10. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2014						
	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 $	1 434 022 $	506 604 $	25 353 948 $	– $	27 390 874 $
Acquisitions		–	348 050	–	153 783	4 135 453	4 637 286
Coût, fin d'exercice	76 100	20 200	1 782 072	506 604	25 507 731	4 135 453	32 028 160
Amortissement cumulé, début d'exercice	–	5 050	534 940	432 569	13 047 339	–	14 019 898
Amortissement	–	1 010	80 944	23 943	576 127	34 736	716 760
Amortissement cumulé, fin d'exercice	–	6 060	615 884	456 512	13 623 466	34 736	14 736 658
Valeur comptable nette, fin 'exercice	76 100 $	14 140 $	1 166 188 $	50 092 $	11 884 265 $	4 100 717 $	17 291 502 $

31 MARS 2014

10. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

	2013					
	Terrains	Aménagements des terrains	Immeubles et améliorations	Matériel et autres	Traversier Chi–Cheemaun	Total
Coût début d'exercice	76 100 $	20 200 $	1 434 022 $	634 429 $	24 153 780 $	26 318 531 $
Acquisitions	–	–	–	8 595	1 254 353	1 262 948
Cessions	–	–	–	(136 420)	(54 185)	(190 605)
Coût fin d'exercice	76 100	20 200	1 434 022	506 604	25 353 948	27 390 874
Amortissement cumulé début d'exercice	–	4 040	462 833	533 068	12 509 616	13 509 557
Amortissement	–	1 010	72 107	35 921	588 984	698 022
Cessions	–	–	–	(136 420)	(51 261)	(187 681)
Amortissement cumulé, fin d'exercice	–	5 050	534 940	432 569	13 047 339	14 019 898
Valeur comptable nette, fin d'exercice	76 100 $	15 150 $	899 082 $	74 035 $	12 306 609	13 370 976 $

MARCH 31, 2014

10. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

Au 31 mars 2014, une somme de 51 020 $ (2013 — 1 216 369 $) en immobilisations corporelles pour le traversier Chi-Cheemaun n'avait pas été amortie, les travaux d'installation n'étant pas terminés.

En 2014, l'OSTC a acquis des immobilisations corporelles d'une valeur de 452 852 $ (2013 – 1 227 056 $) avec des fonds d'immobilisation. Des fonds d'immobilisation additionnels de 0 $ (2013 – 6 375 $) ont été reçus pour des projets qui n'étaient pas conformes aux exigences de capitalisation et ont donc été comptabilisés en charges. L'OSTC a puisé 81 834 $ (2013 – 35 892 $) à même son fonds d'exploitation pour couvrir les coûts additionnels en immobilisations. Le 4 décembre 2013, une entente de transfert du titre de propriété a été conclue entre l'OSTC et la Commission de transport Ontario Northland pour le traversier Niska I à une valeur comptable nette de 4 102 601 $ et pour le traversier Manitou Island II à une valeur comptable nette de 1 $. Aucun comptant réel n'a été transféré.

11. EXCÉDENT ACCUMULÉ

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

	2014	**2013**
		(redressé – note 18)
Investissements dans les immobilisations corporelles	**17 291 502 $**	13 370 976 $
Prestations de la CSPAAT non capitalisées	**(176 034)**	(142 954)
Prestations futures des employés non capitalisées	**(901 823)**	(882 953)
Excédent général (note 12)	**1 487 236**	1 285 195
Excédent accumulé	**17 700 881 $**	13 630 264 $

31 MARS 2014

12. 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 2014 de l'OSTC, lequel a été autorisé 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 la variation dans les actifs financiers nets (dette nette). Ci-après figure un rapprochement du budget approuvé par le conseil d'administration.

	2014	**2014**	**2013**
	Budget	**Réel**	Réel (redressé – note 18)
Excédent (déficit) annuel (page 21)	3 074 000 $	**4 070 617 $**	731 550 $
Amortissement	-	**716 760**	698 022
Variation des obligations non capitalisées	-	**51 950**	1 453
	3 074 000	**4 839 327**	1 431 025
Acquisition d'immobilisations, cessions et dépréciations	(3 095 000)	**(4 637 286)**	(1 260 024)
	(21 000)	**202 041**	171 001
Excédent général de l'exercice précédent	21 000	**1 285 195**	1 114 194
Excédent général (note 11)	- $	**1 487 236 $**	1 285 195 $

31 MARS 2014

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

14. ENGAGEMENTS

L'OSTC a conclu une entente avec un sous-traitant qui prend fin le 31 mars 2016 pour fournir des services de traversier au nom de l'OSTC entre Moosonee et l'île de Moose Factory. L'entente exige que l'OSTC paie 175 536 $ par saison, ce montant étant rajusté annuellement en fonction des variations de l'indice des prix à la consommation, plus 1,5 % pour une augmentation annuelle totale d'au moins 3 % par année.

15. MONTANTS COMPARATIFS

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

16. 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 1 900 000 $ (2013 – 1 350 000 $). En 2014, l'OSTC a reçu un montant additionnel de 254 942 $ (2013 – 26 110 $) en fonds d'exploitation afin de couvrir certains projets opérationnels spécifiques.

Les subventions d'immobilisation sont versées à l'OSTC sur présentation de factures pour des éléments d'immobilisation conformes à son plan d'immobilisation approuvé. Ces sommes totalisent 452 852 $ (2013 – 1 233 431 $). Les versements au titre des immobilisations et du fonctionnement reçus pendant l'exercice totalisent 2 607 794 $ (2013 – 2 609 541 $).

31 MARS 2014

16. FINANCEMENT GOUVERNEMENTAL (suite)

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

b) Ministère des Transports

L'OSTC a conclu un accord avec le ministère des Transports pour la gestion et l'exploitation du 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 462 926 $ en honoraires de gestion pour la saison de navigation 2013.

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

17. 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 $ (2013 – 100 000 $).

L'exposition maximale au risque de crédit d'investissement est indiquée dans la note 4.

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 allocation pour déficience est établie selon l'expérience historique de l'OSTC en matière de recouvrement. Au 31 mars 2014, 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

31 MARS 2014

17. GESTION DES RISQUES LIÉS AUX INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

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.

18. REDRESSEMENT PAR RAPPORT AUX EXERCICES ANTÉRIEURS

Au cours de l'exercice, l'OSTC a déterminé que l'estimation de l'obligation relative au régime de retraite de la Commission de transport Ontario Northland fournie par Towers Watson était inexacte pour l'exercice précédent. Les montants aux états financiers qui sont présentés à titre comparatif ont été redressés pour corriger cette erreur, comme suit :

Diminution des prestations de retraite constituées	104 899 $
Diminution des prestations futures des employés non capitalisées	104 899 $
Diminution des prestations de retraite	(7 317) $
Augmentation de l'excédent accumulé, début d'exercice	(97 582)
Augmentation de l'excédent accumulé, fin d'exercice	(104 899) $

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

31 MARS 2014

19. INFORMATION SECTORIELLE

L'OSTC est une entreprise opérationnelle 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 2014
Produits			
Services de traversier	6 277 751 $	24 589 $	6 302 340 $
Subventions du MDNN	2 346 794	261 000	2 607 794
Intérêt et autres	238 289	130 338	368 627
Honoraires de gestion du service de traversier de l'île Pelée	462 926	–	462 926
Immobilisation reçue en apport	–	4 102 601	4 102 601
	9 325 760	4 518 528	13 844 288
Dépenses			
Salaires et traitements	3 641 531	80 003	3 721 534
Frais généraux et d'administration	1 187 851	64 571	1 252 422
Carburant	1 353 945	33 243	1 387 188
Avantages sociaux des employés	869 877	–	869 877
Amortissement	682 025	34 735	716 760
Services	628 090	148 975	777 065
Entretien et réparations	640 485	64 670	705 155
Services publics	240 812	1 747	242 559
Outils et fournitures	99 905	1 206	101 111
	9 344 521	429 150	9 773 671
Excédent (déficit) annuel	(18 761) $	4 089 378 $	4 070 617 $

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT D'OWEN SOUND RAPPORT ANNUEL

2013/14