

RAPPORT ANNUEL 2012/2013





M.S. Chi-Cheemaun



M.V. Niska 1



M.V. Jiimaan

Régions desservies



Table des matières

Régions desservies	2
Mandat	2
Message du président du conseil	4
Description	5
Gouvernance de la société	6
Survol opérationnel – Indicateurs clés de rendement	7/8
Survol opérationnel – Réalisations	9
Survol opérationnel – Défis	10
Survol financier	11
États financiers – Responsabilité de la haute direction	12
États financiers – Rapport du vérificateur indépendant	13



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.

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.

Pour obtenir de plus amples renseignements :
Société de transport d'Owen Sound limitée
717875 Route 6, Owen Sound (Ontario) N4K 5N7
Tél. : 519-376-8740 • Télécopieur : 519-376-6384
www.ontarioferries.com

ISSN 1925-2366



Message du président du conseil

Au nom du Conseil d’administration de la Société de transport d’Owen Sound limitée (STOS), je désire remercier tous nos employés, grâce à qui la saison de navigation 2012 a été couronnée de succès.

Nos employés ont offert à des milliers de clients un niveau de service remarquable, comme en témoigne la réponse positive à 97 % indiquée dans le sondage des passagers en 2012. Ces clients satisfaits, qui recommanderaient le traversier à leurs parents et amis, ont aussi accordé une note élevée à leur expérience avec le personnel des gares maritimes, les employés de cafétéria et l’équipage des navires. Voilà qui démontre que les efforts collectifs des employés pendant la saison de navigation contribuent à donner à la clientèle une expérience de voyage positive et mémorable.

Si l’indice de satisfaction de la clientèle demeure élevé, la STOS continue à faire face au déclin de l’achalandage, qui a commencé en 2008 à la suite du ralentissement économique, de la flambée des prix du carburant, de l’affaiblissement du dollar américain par rapport au dollar canadien et de l’amélioration des infrastructures routières. Afin d’obtenir un avis professionnel quant à l’orientation que nous devrions adopter pour rétablir le niveau d’achalandage au niveau d’avant 2008, nous avons fait réaliser une étude de faisabilité et de marché en 2012-2013. Les conclusions du rapport ont été révélatrices et les recommandations des consultants nous sont apparues réalistes. Certains changements ont déjà été mis en œuvre. Ils comprennent l’élimination des frais de réservation, le passage à une structure tarifaire distincte pour les périodes de pointe et les périodes creuses, l’introduction d’un programme de fidélisation de la clientèle et l’ajout de divertissement à bord des navires et aux gares maritimes.

Nous sommes optimistes face à ces changements, qui devraient graduellement rétablir les niveaux d’achalandage. L’évolution vers une expérience plus touristique demande du temps, mais la STOS est prête à relever le défi et à s’adapter aux changements dans la perspective d’un avenir radieux.

Barney Hopkins
Président du conseil d’administration de la STOS



Description

La Société de transport d’Owen Sound limitée (STOS) 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 qui reçoit des subventions fédérales et provinciales. De 1973 au 31 mars 2002, la STOS a été exploitée par la Commission de transport Ontario Northland (CTON) en vertu de la Loi sur la Commission de transport Ontario Northland. Le 1^{er} avril 2002, la STOS 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.

Pendant l’exercice financier 2012-2013, la STOS assurait l’exploitation de trois navires et de cinq gares maritimes sur trois itinéraires de traversiers.

Partie intégrante de l’offre touristique et du réseau de transport de l’Ontario, la STOS exploite le service de traversier M.S. Chi-Cheemaun, propriété de la STOS, qui offre un moyen de transport supplémentaire vers l’île Manitoulin et la péninsule Bruce. Chaque année, de mai à octobre, le Chi-Cheemaun attire de nombreux touristes dans la région. En 2012, la STOS a assuré le transport de 178 339 passagers et de 70 951 véhicules entre Tobermory et South Baymouth.

La STOS exploite également le service de traversier M.V. Niska I, pour le compte de la Commission de transport Ontario Northland (CTON), reliant Moosonee et Moose Factory et offrant des services de transport pour les véhicules, les marchandises et les passagers. La société est également sous contrat avec le ministère des Transports de l’Ontario pour assurer les services de transport vers l’île Pelée sur le lac Érié pendant toute l’année.

L’effectif de la STOS compte des employés syndiqués et cadres. Les employés syndiqués sont membres du Syndicat international des marins canadiens. La STOS est responsable de l’administration de deux conventions collectives. L’effectif comprend 17 employés à temps plein, secondés par 113 employés saisonniers.*

*Les employés des services de transport vers l’île Pelée sont exclus.



Gouvernance de la société

Conformément à la 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 ministère du Développement du Nord et des Mines de l’Ontario exerce une autorité sur le conseil d’administration de la STOS qui est responsable de l’exploitation des activités de la STOS.

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.

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 directeur général, à qui il délègue la responsabilité du leadership et de la gestion de la société.

Membres du conseil d’administration

Barney Hopkins, président du conseil – Tobermory (du 1^{er} avril 2002 au 31 mars 2014)
Martin Garfield Brown – South Baymouth (du 1^{er} juillet 2005 au 30 juin 2014)
John Greenway – South Baymouth (du 1^{er} avril 2007 au 31 mars 2014)
Hugh Moggy – Manitowaning (du 1^{er} juin 2007 au 31 mai 2014)
Bill Caulfeild-Browne – Tobermory (du 15 juin 2012 au 14 juin 2015)

Membres de la haute direction

S.M. Schrempf, présidente-directrice générale et secrétaire du conseil
S. Shaw – Vice-président, Exploitation
J. Ostrander – Vice-président, Ingénierie
K. Rutherford – Vice-présidente, Finances



Survol opérationnel – Indicateurs clés de rendement

Indicateurs clés	2012-2013		2011-2012	
Revenu par passager (ventes de billets et ventes à bord)	38,28	\$	37,54	\$
Dépenses par passager (exploitation seulement)	47,55	\$	45,80	\$
Pourcentage des dépenses d’exploitation recouvré du revenu	80,50%		81,96%	
Revenu des ventes de détail par passager	5,65	\$	5,33	\$
Frais de publicité par passager	0,90	\$	0,92	\$
Frais de carburant par traversée unidirectionnelle (moyenne calculée à partir des frais de carburant globaux)	1 270,29	\$	1 541,50	\$
Passagers transportés	178 339		180 768	
Utilisation — passagers	28,64%		29,09%	
Véhicules transportés	70 951		71 039	
Utilisation — véhicules	57,24%		57,51%	
Nombre total de départs annuel	976		974	
Nombre moyen de véhicules par départ	73		73	
Nombre moyen de passagers par véhicule, par départ	2,51		2,54	

Faits saillants financiers	2012-2013		2011-2012	
Exploitation :				
Revenus commerciaux	6 825 939	\$	6 785 738	\$
Revenus liés au contrat d’exploitation	575 200	\$	510 836	\$
Subventions pour étude de marché	109 186	\$	—	\$
Revenu total	7 510 325	\$	7 296 574	\$
(1) Frais d’exploitation	8 479 294	\$	8 278 994	\$
Coûts de l’étude de marché	111 964	\$	—	\$
Amortissement	698 022	\$	786 257	\$
Total des dépenses	9 289 280	\$	9 065 251	\$
Perte avant financement provincial	(1 778 955)	\$	(1 768 677)	\$
Financement provincial - fonctionnement	1 376 110	\$	1 000 000	\$
Financement provincial - projets d’immobilisation passés en charge	6 375	\$	12 607	\$
(2) Bénéfice net (perte nette)	(396 470)	\$	(756 070)	\$
Actifs :				
Actifs financiers	2 280 378	\$	1 226 263	\$
Actifs non financiers	19 340	\$	100 024	\$
Acquisition d’immobilisations	13 370 976	\$	12 808 974	\$
Total de l’actif	15 670 694	\$	14 135 261	\$



Survol opérationnel – Indicateurs clés de rendement – suite

Indicateurs clés	2012-2013		2011-2012	
Notes relatives aux indicateurs clés :				
(1) Total des dépenses, selon les états financiers vérifiés	9 395 633	\$	11 001 520	\$
Moins : Amortissement (déclaré séparément ci-dessus)	(698 022)	\$	(786 257)	\$
Coûts de l'étude de marché (déclarés séparément ci-dessus)	(111 964)	\$	—	\$
Variations en lien avec la CSPAAAT	(57 901)	\$	36 598	\$
Variations des prestations futures des employés	(48 452)	\$	(64 769)	\$
Cale sèche (dépense remboursée avec les dollars en capitaux)	—	\$	(1 908 098)	\$
Dépenses d'exploitation totales comme ci-dessus	8 479 294	\$	8 278 994	\$
(2) Surplus annuel (déficit) par état financier vérifié	724 233	\$	(752 120)	\$
Moins : Financement des immobilisations du MDNM (dépenses d'immobilisations financées directement et non incluses dans les dépenses d'exploitation - par conséquent, les fonds pour dépenses en immobilisations ne couvrent pas les pertes d'exploitation)	(1 227 056)	\$	(32 121)	\$
	(502 823)	\$	(784 241)	\$
Retrait des variations relatives aux obligations de la CSPAAAT	57 901	\$	(36 598)	\$
Retrait des variations dans les prestations futures des employés	48 452	\$	64 769	\$
Perte nette ajustée	(396 470)	\$	(756 070)	\$

Les variations relatives aux obligations de la STOS à l'égard de la CSPAAAT et des prestations futures des employés pour l'année s'affichent dans l'état des résultats, cependant, ces ajustements ne reflètent pas les dépenses réelles d'exploitation du traversier. Conséquemment, ces montants ont été retirés des totaux des états financiers vérifiés pour l'année et reportés aux dépenses et revenus (pertes) ajustés qui serviront dans l'analyse des indicateurs clés de rendement ci-dessus.

Survol opérationnel – Réalisations

Immobilisations majeures : La direction de la STOS a supervisé l'achèvement de projets d'immobilisations d'une valeur de plus de 1,2 million de dollars en 2012-2013. La plus grande partie des dépenses d'immobilisations a été affectée à l'achat et à l'installation complète d'un nouveau système d'évacuation en mer. Ce nouveau système est en mesure d'évacuer une pleine charge de passagers en moins de trente minutes. Les autres projets d'immobilisations comprennent l'installation de nouvelles portes coupe-feu, un nouveau four à convection, un téléphone satellite et des améliorations pour l'accessibilité.

Machinerie : Aucune interruption de service attribuable à des pannes mécaniques n'a été constatée pendant la saison d'exploitation 2012. Des vents violents ont forcé l'annulation d'une traversée aller-retour en septembre et de deux traversées aller-retour en octobre.

À l'automne 2012, la STOS a procédé à l'entretien obligatoire des moteurs après 8000 heures sur les quatre moteurs du traversier. Aucun problème majeur n'a été identifié.

Sécurité et environnement : La STOS continue à 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 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.

Aucun incident lié à la sécurité ou à l'environnement ne s'est produit en 2012-2013.

Les modifications aux exigences de formation de Transports Canada relatives aux services de traversier incluent l'ajout d'une formation sur la gestion de la sécurité des passagers pour tous les membres d'équipage, à suivre dans les six mois suivant leur embauche. Cette formation sur la gestion de la sécurité des passagers s'ajoute à la certification existante en fonctions d'urgence en mer des membres d'équipage. Tous les employés permanents de la STOS ont reçu la formation au printemps 2011. Les employés à temps partiel ont reçu leur formation avant la saison estivale 2011. La formation des nouveaux employés est donnée selon les besoins.

Santé et sécurité au travail : Aucun changement au Règlement sur la santé et la sécurité au travail n'a touché la STOS pendant l'exercice 2012-2013. La STOS a donné les formations en SST aux employés et réalisé les inspections des installations habituellement prévues au calendrier. Le taux d'accidents au travail est conforme aux normes de l'industrie et les stratégies de santé et sécurité au travail de l'organisation sont en ligne avec les objectifs.

Satisfaction de la clientèle : Le niveau de la satisfaction de la clientèle s'établit à 97% (d'après le sondage annuel de la clientèle).

Traversier reliant Moosonee et l'île Moose Factory : Le mandat de la STOS avec la Commission de transport Ontario Northland pour assurer 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 saison 2012-2013.

La STOS a continué de superviser les opérations du M.V. Niska I en 2012. Comme par les saisons passées, en raison des faibles niveaux d'eau enregistrés pendant la saison, les conditions ont fait en sorte que le nouveau navire n'a pu fonctionner selon l'horaire régulier en l'absence d'améliorations aux infrastructures terrestres. Le besoin de dragage dans la route navale a été identifié dans le plan d'immobilisations de quatre ans pour les opérations de Moosonee.

La STOS et la CTON négocieront une entente d'exploitation dans le but d'assurer la continuité du service de traversier sur la rivière Moose pour l'exercice 2013-2014, tandis qu'on finalise le transfert des opérations à la STOS. Cette entente comprendra un engagement à assurer les services locaux de façon continue par l'intermédiaire de la Moose Band Development Corporation.



Survol opérationnel – Défis

Frais de carburant : Les frais de carburant par traversée unidirectionnelle ont connu une baisse de 18 % par rapport à l'exercice 2011-2012, conformément aux prévisions annuelles relatives aux frais de carburant et au budget de la STOS. Cette diminution s'explique par la baisse des prix du carburant, un contrat d'approvisionnement en carburant plus favorable avec un nouveau fournisseur et l'entretien des hélices effectué à l'occasion de l'inspection hors de l'eau obligatoire tous les cinq ans et réalisée en 2011-2012.

Depuis que l'utilisation des moteurs a été réduite au niveau minimum requis pour effectuer les traversées prévues à l'horaire en 2008-2009, les efforts visant à réduire la consommation de carburant de la STOS se limitent désormais à de petites économies, qui pourront être réalisées si des technologies de surveillance du carburant approuvées, accessibles et abordables sont mises en place.

Achalandage : La STOS a assuré le transport de 178 339 passagers et de 70 951 véhicules en effectuant 976 départs, ce qui représente une baisse de 1 % par rapport à l'achalandage total de 2011-2012 pour deux traversées de plus. La saison de navigation 2012 comptait une journée de plus qu'en 2011, ce qui correspond à quatre traversées supplémentaires. Cependant, six traversées ont été annulées à l'automne 2012 en raison de forts vents contre quatre traversées annulées pour la même raison en 2011. Aucune traversée n'a été annulée en raison de pannes mécaniques au cours des deux dernières saisons.

Dans les conditions financières actuelles, le navire doit transporter un minimum moyen de 80 véhicules par traversée pour maintenir l'équilibre budgétaire. Au cours de l'exercice 2012-2013, on a constaté une moyenne de 73 véhicules par traversée, ce qui correspond aux moyennes des années précédentes. L'insuffisance de l'achalandage implique l'obtention de subventions d'exploitation plus importantes de la part du Ministère afin d'équilibrer le budget.

Pour la saison 2012, la STOS a conservé la grille tarifaire au même niveau qu'en 2011. Le budget 2012-2013 a été préparé suivant l'hypothèse que l'achalandage se maintiendrait au même niveau qu'en 2011. L'achalandage s'est effectivement maintenu tout au long de la saison, avec une amélioration pendant le printemps par rapport au volume de l'année précédente. Étant donné que le niveau d'achalandage était conforme aux prévisions du budget, aucune hausse de tarif n'a été appliquée.

En raison de la sensibilité des voyageurs au facteur prix, conjugué aux coûts élevés de carburant pour les véhicules personnels, chaque hausse de tarif pour les véhicules et les passagers risque de se traduire par une perte permanente de la clientèle du traversier. L'achalandage du M.S. Chi-Cheemaun dépend du fait que les automobilistes prennent le traversier au lieu de contourner la baie Georgienne. Le traversier ne peut d'aucune façon concurrencer la souplesse et la liberté que procure l'autoroute. Les améliorations aux infrastructures autoroutières ont également eu pour effet de limiter le gain de temps réalisable en empruntant le traversier. La STOS continue à faire preuve de prudence à l'égard des hausses tarifaires afin que le coût du traversier ne dépasse pas significativement la solution consistant à contourner la baie par la route.

La subvention d'exploitation de la société a été haussée à 1 350 000 \$ pour l'exercice 2012-2013 afin de contribuer à couvrir le déficit d'exploitation subi ces dernières années. Ces fonds additionnels ont permis à la société de continuer d'offrir le niveau actuel de service tout en conservant les tarifs au niveau actuel.

Effectif : Le recrutement d'officiers de navigation et d'ingénierie demeure problématique à l'échelle mondiale, puisque le nombre de postes vacants est plus élevé que le nombre de ressources qualifiées pour les pourvoir. Les membres de l'effectif de la STOS qui occupent un poste ne nécessitant aucun titre professionnel ne souhaitent pas obtenir une accréditation ni une promotion pour accéder à un poste d'officier lorsqu'un tel poste devient vacant. À ce jour, la STOS a été en mesure de pourvoir les postes vacants en recrutant à l'extérieur de la société.

Survol financier

Les revenus découlant de l'achalandage du M.S. Chi-Cheemaun ainsi que les dépenses à bord ont dépassé de 1 % le budget prévu. Les revenus d'exploitation pour l'exercice se sont chiffrés à 6 825 939 \$. Le budget 2012-2013 a été établi en tenant compte de l'achalandage total de l'exercice 2011-2012, objectif qui a été atteint. La hausse des dépenses des passagers à bord a permis d'augmenter légèrement les revenus d'exploitation. La preuve en est l'augmentation de 6 % du revenu des ventes de détail par passager en 2012-2013 par comparaison à 2011-2012, comme le soulignent les indicateurs clés de rendement en page 7.

En 2012-2013, la STOS a constaté une baisse des prix du carburant pour la première fois en quatre ans. Le nouveau contrat d'approvisionnement en carburant s'est traduit par des prix plus avantageux tandis que l'entretien des hélices effectué à l'occasion de l'inspection hors de l'eau en début d'année a eu pour effet de réduire la consommation de carburant lors des traversées. Tous ces facteurs ont contribué à la diminution de 18 % des coûts en carburant de la STOS par rapport à l'exercice précédent, coûts qui sont de 25 % inférieurs au budget. Le budget supposait que les prix du carburant allaient continuer de grimper.

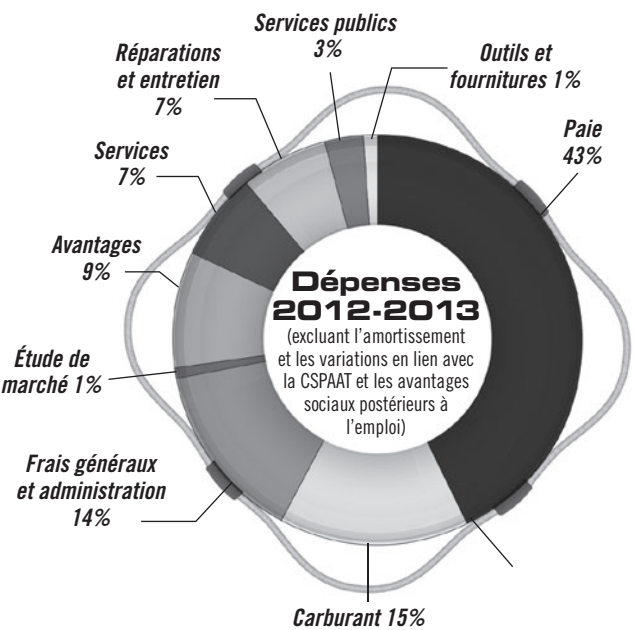
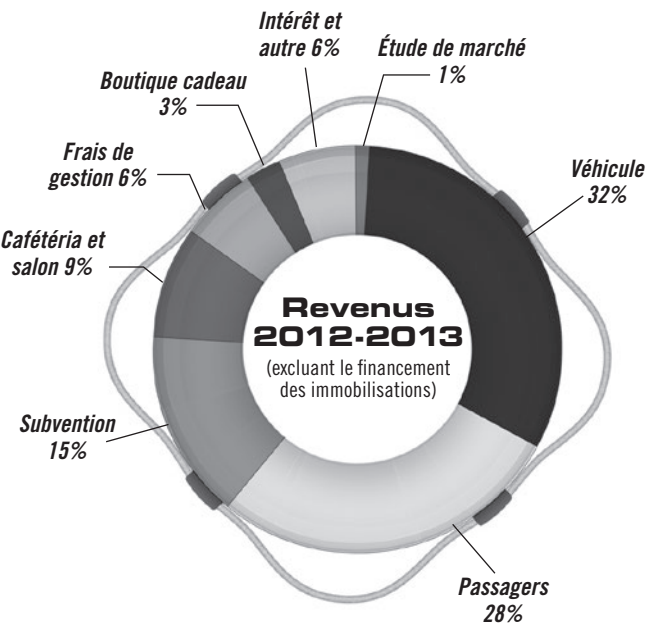
Les coûts pour réaliser l'étude de faisabilité et de marché se sont avérés considérablement inférieurs aux prévisions. La STOS a pu retenir les services d'un cabinet de consultants qui possédait l'expertise et l'expérience nécessaires pour produire un rapport de qualité à coût raisonnable. La réalisation de l'étude de marché a été de 55 % inférieure au budget.

Les économies réalisées avec le carburant et l'étude de marché ont été contrebalancées par des dépenses additionnelles en réparations et en entretien, visant à maintenir l'efficacité de fonctionnement des navires. L'entretien moteur requis toutes les 8000 heures a été réalisé sur les quatre moteurs du traversier Chi-Cheemaun en 2012-2013. En outre, on a procédé au remplacement et au retubage des vérins hydrauliques de la visière d'étrave ainsi qu'au retubage de la rampe de véhicules escamotable à tribord au cours du printemps. Tous ces travaux de réparation et d'entretien ont été réalisés afin d'éviter toute panne mécanique pendant la saison de navigation.

Dans l'ensemble, les dépenses d'exploitation totales pour l'exercice 2012-2013 ont été de 6 % inférieures au budget prévu. Les dépenses d'exploitation totales pour l'exercice (excluant l'amortissement et les variations dans les prestations futures des employés et en lien avec la CSPAAT pour l'année) s'élevaient à 8 591 258 \$.

Pour le service de traversier du M.S. Chi-Cheemaun, la STOS a subi une perte d'exploitation nette de 1 653 355 \$ avant la subvention du gouvernement provincial de 1 376 110 \$. La société a éliminé le reste de son déficit au moyen de revenus de 575 200 \$ générés dans le cadre de contrats d'exploitation avec des tiers et de subventions totalisant 109 186 \$, obtenues de divers programmes visant à couvrir les coûts de réalisation de l'étude de marché.

Les investissements de 1 262 948 \$ dans les immobilisations comprenaient un nouveau système d'évacuation en mer ainsi que divers petits équipements pour le traversier et les opérations.



États financiers

Pour l'exercice se terminant le 31 mars 2013

TABLE DES MATIÈRES

Responsabilité de la haute direction 12

Rapport du vérificateur indépendant 13

États financiers

État de la situation financière..... 14

État des résultats d'exploitation et de l'excédent accumulé..... 15

État de la variation de la dette nette 16

État des flux de trésorerie..... 16

Sommaire des principales conventions comptables..... 17/18

Notes aux états financiers..... 19-24



 Ontario

Responsabilité de la haute direction

La haute direction de la Société de transport d'Owen Sound 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 du conseil et directrice générale
Owen Sound (Ontario)
Le 12 septembre 2013

Rapport du vérificateur

Depuis le 31 mars 2009, le Bureau du vérificateur général de l'Ontario n'agit plus comme vérificateur attitré de la STOS. La société demeure imputable devant le Bureau du vérificateur général de l'Ontario et doit continuer à lui soumettre des vérifications financières annuelles.

La STOS a retenu les services de BDO Canada s.r.l. pour la vérification de l'exercice financier terminé le 31 mars 2013, puisque cette société était responsable de la vérification depuis 2002, pour le compte du Bureau du vérificateur général de l'Ontario. Les états financiers annuels ont été préparés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public (CCSP).

À partir du 31 mars 2013, les services de vérification comptable annuelle pour la STOS seront régis par les normes comptables canadiennes pour le secteur public, à la différence des années précédentes, où l'on appliquait les PCGR (principes comptables généralement reconnus) du Canada.



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

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 2013 ainsi que l'état des résultats d'exploitation et de l'excédent accumulé, de la variation des actifs financiers nets (dette) 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 planifions et réalisons 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 2013, ainsi que des résultats de son exploitation, de la variation des actifs financiers nets (dette) et des flux de trésorerie de l'exercice financier qui prend fin, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.



Comptables agréés, experts-comptables autorisés
Owen Sound (Ontario)
Le 12 septembre 2013

Société de transport d'Owen Sound limitée
État de la situation financière

Le 31 mars 2013	2013	2012
Actifs financiers		
Espèces et quasi-espèces (Note 1)	41 195 \$	199 989 \$
Comptes débiteurs (Note 2)	2 197 848	977 748
Stock destiné à la vente	41 335	48 526
	2 280 378	1 226 263
Passif		
Amortissement (Note 3)	55 196	-
Comptes créditeurs et charges à payer	959 327	309 676
Obligations relatives aux prestations futures des employés (Note 5)	987 852	939 400
Obligations au titre des indemnités d'accident du travail (Note 6)	142 954	85 053
	2 145 329	1 334 129
Actifs financiers (dette)	135 049	(107 866)
Frais accessoires (Note 10)		
Actifs non financiers		
Stock pour utilisation propre	19 340	100 024
Immobilisations corporelles (Note 7)	13 370 976	12 808 974
	13 390 316	12 908 998
Excédent accumulé (Note 8)	13 525 365 \$	12 801 132 \$

Approuvé au nom de la société :


 _____ Président du conseil


 _____ Présidente et directrice générale

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	2013	2013	2012
	Budget (Note 9)	Réel	Réel
Revenus			
Véhicules	2 814 202 \$	2 827 578 \$	2 810 409 \$
Subvention du ministère du Développement du Nord et des Mines, (Note 13 (a))	3 785 000	2 609 541	2 952 826
Revenu des passagers	2 487 683	2 468 956	2 484 586
Cafétéria	732 311	780 311	734 876
Intérêt et autre	495 805	521 133	527 388
Honoraires de gestion du service de traversier de l'île Pelée (Note 13 (b))	687 000	495 200	430 836
Revenus des boutiques de cadeaux et du terminus	230 000	227 961	228 479
Étude de faisabilité et de marché	-	109 186	-
Honoraires de gestion du service de traversier du M.V. Manitou Island II (Note 13 (c))	100 000	80 000	80 000
	11 332 001	10 119 866	10 249 400
Dépenses			
Salaires	4 028 000	3 733 776	3 666 888
Frais généraux et d'administration	1 310 900	1 279 588	989 621
Carburant	1 657 000	1 247 996	1 512 862
Avantages sociaux	980 100	880 255	847 530
Amortissement	-	698 022	786 257
Services	587 000	628 004	645 158
Entretien et réparations	500 000	559 857	2 246 902
Services publics	196 000	254 473	181 893
Outils et fournitures	107 000	113 662	124 409
	9 366 000	9 395 633	11 001 520
Excédent (déficit) annuel (Note 9)	1 966 001	724 233	(752 120)
Excédent accumulé, début de l'exercice	12 801 132	12 801 132	13 553 252
Excédent accumulé, fin d'exercice	14 767 133 \$	13 525 365 \$	12 801 132 \$



État des variations des actifs financiers nets (dette)

Pour l'exercice se terminant le 31 mars	2013	2013	2012
	Budget (Note 9)	Réel	Réel
Excédent (déficit) annuel (Page 15)	1 966 001 \$	724 233 \$	(752 120) \$
Acquisition d'immobilisations corporelles	(1 985 000)	(1 262 948)	(35 283)
Amortissement des immobilisations corporelles	-	698 022	786 257
Pertes sur la disposition d'immobilisations	-	2 924	-
	(1 985 000)	(562 002)	750 974
Variation du stock pour utilisation propre	-	80 684	31 054
Augmentation (diminution) des actifs financiers nets	(18 999)	242 915	29 908
Dette nette, début d'exercice	(107 866)	(107 866)	(137 774)
Actifs financiers nets (dette), fin d'exercice	(126 865) \$	135 049 \$	(107 866) \$

État des flux de trésorerie

Pour l'exercice se terminant le 31 mars	2013	2012
Provenance des liquidités (et utilisation comme suit)		
Activités d'exploitation		
Excédent (déficit) annuel	724 233 \$	(752 120) \$
Postes hors liquidités		
Amortissement	698 022	786 257
Pertes sur la disposition d'immobilisations	2 924	-
Modifications apportées aux obligations au titre d'indemnités d'accident du travail	57 901	(36 598)
Variations dans les obligations relatives aux prestations futures des employés	48 452	64 769
	1 531 532	62 308
Variations des postes hors liquidités		
Comptes débiteurs	(1 220 100)	221 214
Stock destiné à la revente	7 191	29 875
Comptes créditeurs et charges à payer	649 651	(281 582)
Stock pour utilisation propre	80 684	31 054
	1 048 958	62 869
Activités de placement et de financement		
Acquisitions d'immobilisations	(1 262 948)	(35 283)
Activités de financement		
Hausse de la dette bancaire	55 196	-
Variations des espèces et quasi-espèces au cours de l'exercice	(158 794)	27 586
Espèce et quasi-espèces, début d'exercice	199 989	172 403
Espèce et quasi-espèces, fin d'exercice	41 195 \$	199 989 \$

Sommaire des principales conventions comptables

Le 31 mars 2013

Nature des activités	La Société de transport d'Owen Sound limitée (STOS), 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. 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 le continent ontarien et l'île Pelée pendant l'hiver, quand le service de traversier n'est pas en fonction. Elle a aussi été mandatée par la Commission de transport Ontario Northland pour assurer les services de gestion des navires, y compris la gestion et l'exploitation du service de traversier du M.V. Niska I reliant Moosonee et l'île Moose Factory.
	L'unique action ordinaire en circulation de la STOS appartient au ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM).
Principes comptables	Les états financiers de la STOS 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 moment de la réception des biens ou services et de la création d'une obligation légale de payer.
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.
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 la STOS). 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 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 la STOS. Les employés embauchés après le 1 ^{er} avril 2002 ne sont pas admissibles au régime de retraite de la CTON. La STOS poursuit actuellement des négociations afin que ces employés puissent être admissibles rétroactivement au régime au 1 ^{er} 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 la STOS.



Sommaire des principales conventions comptables

Le 31 mars 2013

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 de catégorie 2. À ce titre, la STOS 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 produits	a) Les revenus des véhicules et des passagers sont généralement comptabilisés selon la date de vente des billets. b) Les revenus des cafétérias, des boutiques de cadeaux et du terminus 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. c) Les intérêts sont comptabilisés pendant la période où ils ont été générés. d) 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, les critères d'admissibilité ont été respectés, et il est possible de faire une estimation raisonnable des montants en cause.
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.
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.
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. 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 terrains10 ans Bâtiments et améliorations20 ans Équipement et autre5 ans Navires maritimes30 ans
Impôts sur le revenu	À titre d'organisme gouvernemental de la Province de l'Ontario, la STOS est exemptée des impôts sur le revenu et par conséquent aucune provision pour l'impôt n'apparaît dans ces états financiers.
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.

Notes aux états financiers

Le 31 mars 2013

1. Espèces et quasi-espèces	2013 2012
Encaisse	16 361 \$16 600 \$
Banque	13 794181 787
En transit	11 0401 602
	41 195 \$199 989 \$
Le 31 mars 2013, la société avait des dépôts de 398 600 \$ 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.	
2. Comptes débiteurs	2013 2012
Ministère du Développement du Nord et des Mines	542 296 \$45 524 \$
Ministère des Transports	1 305 114829 574
Autres	350 438102 650
	2 197 848 \$977 748 \$
3. Prêt d'exploitation – Obtention de crédit	2013 2012
Dette bancaire	55 196 \$- \$
La société 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 2013, la société avait, en vertu de cet accord, une capacité de crédit inutilisée d'environ 1 945 000 \$.	
4. 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 16 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 2013 s'élevait à 45 356 \$ (2012 – 77 554 \$). Les participants cotisent 4,20 pour cent 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 pour cent 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.



Le 31 mars 2013

4. Conventions de prestations de retraite - suite

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 1^{er} janvier 2011. À ce moment, le régime faisait état d'un déficit actuariel de 18,3 millions \$ (2010 – surplus 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.

5. 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 :

	2013		2012	
Avantages complémentaires postérieurs à la retraite	766 852	\$	711 000	\$
Prestations de retraite constituées	221 000		228 400	
	987 852	\$	939 400	\$

Avantages complémentaires de retraite

Les paiements de ces avantages totalisaient 107 233 \$ (2012 – 116 551 \$) 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 pour cent (2012 – 4,52 pour cent). Pour les coûts des services complémentaires de santé, un taux de croissance annuel de 6,3 pour cent a été prévu pour 2013, diminuant à un taux final de 4,0 pour cent par année pour 2019. Pour les frais dentaires, un taux de croissance annuel de 4,0 pour cent a été prévu.

	2013		2012	
Coût des prestations pour la période actuelle	17,214	\$	16,265	\$
Amortissement de la perte actuarielle	27,070		2,177	
Charges au titre des prestations de retraite	44,284		18,442	
Charges d'intérêt	42,579		34,829	
Prestations payées	(31,011)		(29,627)	
Dépenses totales pour l'année	55,852	\$	23,644	\$

Le 31 mars 2013

5. Prestations de retraite et avantages postérieurs à l'emploi – suite

Prestations de retraite constituées

Les employés embauchés après le 1^{er} avril 2002 ne sont pas admissibles au régime de retraite de la CTON. La STOS poursuit actuellement des négociations afin que ces employés puissent être admissibles rétroactivement au régime au 1^{er} 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 touchent 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 1^{er} 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 cohérent de 5,75 pour cent (2012 – 5,00 pour cent).

	2013		2012	
Total des (recouvrements)/dépenses pour l'exercice	(7 400)	\$	41 125	\$

6. Prestations futures de la CSPAAT et engagement

Puisque la STOS est un employeur de catégorie 2 en vertu de la loi sur la sécurité professionnelle et de 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.

	2013		2012	
Obligation au titre des prestations constituées	496 155	\$	85 053	\$
Perte actuarielle non amortie	(353 201)		-	
Prestations futures de la CSPAAT	142 954	\$	85 053	\$

Les évaluations actuarielles aux fins de la comptabilité sont effectuées au moyen de la méthode de répartition des prestations. Le rapport préparé en date du 24 juin 2013 constituait la première évaluation actuarielle.

L'évaluation actuarielle se fonde sur diverses hypothèses sur des événements futurs, notamment les taux d'intérêt et les hausses des salaires. 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 cohérent de 4,00 pour cent, un taux moyen d'indemnisation des accidents avec arrêt de travail de 50 pour cent, un taux administratif de la CSPAAT de 36 pour cent et un nombre moyen d'absences résultant de blessures de 1.

	2013	
Amortissement des pertes	39 245	\$
Coût des prestations pour la période actuelle	33 728	
Charges d'intérêt	19 091	
Versement des prestations projetées	(34 162)	
Dépenses totales pour l'année	57 902	\$



Société de transport d'Owen Sound limitée

Notes aux états financiers

Le 31 mars 2013

7. Immobilisations corporelles

	2013					
	Terrain	Améliorations des terrains	Immobilier et améliorations	Équipement et autres	Traversier Chi-Cheemaun	Total
Coût, début d'exercice	76 100	\$ 20 200	\$ 1 439 697	\$ 628 754	\$ 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	1 439 697	500 929	25 353 948	27 390 874
Amortissement accumulé, début d'exercice	-	4 040	462 664	533 237	12 509 616	13 509 557
Amortissement	-	1 010	72 674	35 354	588 984	698 022
Cessions	-	-	-	(136 420)	(51 261)	(187 681)
Amortissement accumulé, fin d'exercice	-	5 050	535 338	432 171	13 047 339	14 019 898
Valeur comptable nette, fin d'exercice	76 100	\$ 15 150	\$ 904 359	\$ 68 758	\$ 12 306 609	\$ 13 370 976

	2012					
	Terrain	Améliorations des terrains	Immobilier et améliorations	Équipement et autres	Traversier Chi-Cheemaun	Total
Coût, début d'exercice	76 100	\$ 20 200	\$ 1 434 392	\$ 601 956	\$ 24 150 600	\$ 26 283 248
Acquisitions	-	-	5 305	26 798	3 180	35 283
Coût, fin d'exercice	76 100	20 200	1 439 697	628 754	24 153 780	26 318 531
Amortissement accumulé, début d'exercice	-	3 030	392 000	481 432	11 846 838	12 723 300
Amortissement	-	1 010	70 664	51 805	662 778	786 257
Amortissement accumulé, fin d'exercice	-	4 040	462 664	533 237	12 509 616	13 509 557
Valeur comptable nette, fin d'exercice	76 100	\$ 16 160	\$ 977 033	\$ 95 517	\$ 11 644 164	\$ 12 808 974

Société de transport d'Owen Sound limitée

Notes aux états financiers

Le 31 mars 2013

7. Immobilisations corporelles – (suite)

Au cours de l'exercice, la STOS s'est départie d'immobilisations corporelles ayant une valeur nette comptable de 2 924 \$ sans contrepartie.

Au 31 mars 2013, une somme de 1 216 369 \$ (2012 – Nil \$) en immobilisations corporelles n'avait pas été amortie pour le traversier Chi-Cheemaun, les travaux d'installation n'étant pas terminés. La plus grande partie de cette somme était en lien avec le nouveau système d'évacuation en mer, mis en service en avril 2013.

En 2013, la STOS a acquis des immobilisations corporelles d'une valeur de 1 227 056 \$ (2012 – 32 121 \$) avec le fonds d'immobilisation. Un fonds d'immobilisation additionnel de 6 375 \$ (2012 – 12 607 \$) a été reçu pour les projets qui n'étaient pas conformes aux exigences de capitalisation puis comptabilisé en charges. La STOS a puisé 35 892 \$ (2012 – 3 162 \$) à même son fonds d'exploitation pour couvrir les coûts additionnels en immobilisations.

8. Excédent accumulé

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

	2013	2012
Investissements dans les immobilisations corporelles		
Immobilisations corporelles au coût d'acquisition, moins l'amortissement	13 370 976 \$	12 808 974 \$
Prestations de la CSPAAAT non capitalisées	(142 954)	(85 053)
Prestations futures des employés non capitalisées	(987 852)	(939 400)
Excédent général (Note 9)	1 285 195	1 016 611
Excédent accumulé	13 525 365 \$	12 801 132 \$

9. 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 (dette nette) aux fins de comparaison. Les montants du budget 2013 de la STOS, 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.

	2013 Budget	2013 Réel	2012 Réel
Excédent (déficit) annuel (Page 15)	1 966 001 \$	724 233 \$	(752 120) \$
Amortissement	-	698 022	786 257
Variation des obligations non capitalisées	-	106 353	28 171
	1 966 001	1 528 608	62 308
Acquisition d'immobilisations, cessions et dépréciations	(1 985 000)	(1 260 024)	(35 283)
	(18 999)	268 584	27 025
Excédent général de l'exercice précédent	18 999	1 016 611	989 586
Excédent général (Note 8)	- \$	1 285 195 \$	1 016 611 \$



Notes aux états financiers

Le 31 mars 2013

10. Frais accessoires

- a) La STOS 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 la STOS, Georgian Express Ltd. a souscrit à une assurance responsabilité de 20 millions de dollars en nommant la STOS comme assuré supplémentaire. En outre, Georgian Express Ltd. s’est engagée à tenir indemne et à couvrir la STOS 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, la STOS sera indemnisée par le ministère des Transports.
- b) Une action a été déposée contre la STOS 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 la STOS et il n’est pas possible de déterminer l’issue de cette action.

11. Engagements

La STOS a conclu une entente de transfert en espèces symboliques avec la Commission de transport Ontario Northland pour transférer le navire M.V. Niska I avec une valeur nette comptable de 4,2 M\$ et deux parcelles de terre. Le transfert devrait être complété en octobre 2013.

12. Montants comparatifs

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

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, la STOS reçoit de la Province de l’Ontario des fonds d’exploitation et d’immobilisation. Les subventions d’exploitation reçues pour l’exploitation de la STOS se fondent sur un plan d’exploitation approuvé, et lui sont versées chaque trimestre. Ces sommes totalisent 1 350 000 \$ (en 2012 : 1 000 000 \$). En 2013, la STOS a reçu un montant additionnel de 26 110 \$ en fonds d’exploitation afin de couvrir certains projets opérationnels spécifiques. En 2013, la STOS a reçu un financement de \$Nil (en 2012 : 1 908 098 \$) pour les dépenses de cale sèche.

Les subventions d’immobilisation sont versées à la STOS lors de la présentation de factures d’immobilisation conformes à son plan d’immobilisation approuvé. Ces sommes totalisent 1 233 431 \$ (en 2012 : 44 728 \$). Les versements au titre des immobilisations et du fonctionnement reçus pendant l’exercice totalisent 2 609 541 \$ (en 2012 : 2 952 826 \$).

b) Ministère des Transports

La STOS 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, la STOS a reçu 495 200 \$ en honoraires de gestion pour la saison de navigation 2012.

En vertu de l’accord quinquennal qui se termine le 31 mars 2013, le Ministère doit rembourser à la STOS les honoraires de gestion annuels de 400 000 \$, indexés à l’indice des prix à la consommation. L’accord stipule en outre que la STOS recevra des honoraires de gestion de projet jusqu’à concurrence de 3 % de la valeur des améliorations aux immobilisations du navire, lesquelles sont supervisées par la STOS au nom du ministère des Transports. L’accord demeure en vigueur jusqu’à la signature du nouvel accord, qui est en cours de négociation. Les modalités du nouvel accord s’appliqueront de façon rétroactive au 1^{er} avril 2013.

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

c) Commission de transport Ontario Northland

La STOS a été mandatée par la Commission de transport Ontario Northland pour assurer les services de gestion des navires, y compris la gestion et l’exploitation du service de traversier du M.V. Manitou Island II (2012)/M.V. Niska I (2013) reliant Moosonee et l’île Moose Factory pour la période du 1^{er} avril 2012 au 31 mars 2013. La STOS a reçu 80 000 \$ en honoraires de gestion pour la saison de navigation 2012.

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

