



Société de transport d'Owen Sound limitée
Rapport annuel 2018-2019



Table des matières

Mandat	3
À propos de l’OSTC	3
Gouvernance de la société	5
Survol opérationnel – Réalisations clés et rendement opérationnel	6
De Tobermory à l’île Manitoulin	
- Achalandage – traversier Chi-Cheemaun	
- Machinerie	
- Sécurité et environnement	
- Santé et sécurité au travail	
- Commercialisation	
- Satisfaction des clients	
- Développement commercial	
De Moosonee à l’île Moose Factory	
- Achalandage et rendement opérationnel – traversier Niska I	
Survol opérationnel – Rapport de gestion sur le rendement financier	12
États financiers – Responsabilité de la haute direction	15
États financiers – Rapport de l’auditeur indépendant (annexe 1)	16

La Société de transport d’Owen Sound limitée est un organisme de la Province de l’Ontario. Les services de la société sont soutenus financièrement par le gouvernement provincial, grâce à une entente de contribution avec le ministère de l’Énergie, du Développement du Nord et des Mines.

Renseignements :

Société de transport d’Owen Sound limitée (OSTC)

717875, route 6, Owen Sound ON N4K 5N7

Tél. : 519-376-8740

Télécopieur : 519-376-6384

www.ontarioferries.com

ISSN 1925-2366

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, principalement en exploitant 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 l'offre touristique et en faisant sa promotion, grâce à des partenariats conclus avec les collectivités locales et les parties prenantes de la région.

À propos de l'OSTC

La Société de transport d'Owen Sound limitée (OSTC) a été fondée en vertu de la *Loi sur les sociétés par actions* de la province de l'Ontario le 10 mars 1921, en tant qu'entreprise du secteur privé qui, à partir des années de guerre, a reçu des subventions fédérales et provinciales. En 1973, la Province de l'Ontario est devenue l'actionnaire unique de la société. De 1973 à 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 1^{er} avril 2002, l'OSTC a été dissociée de la CTON pour devenir un organisme commercial gouvernemental de la Province de l'Ontario ayant son siège administratif à Owen Sound (Ontario), sous l'égide du ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines. L'OSTC fait partie intégrante de l'offre touristique et du réseau de transport de l'Ontario. Pendant l'exercice 2018-2019, l'OSTC a assuré l'exploitation de cinq navires et de sept terminaux et installations de transbordement desservant quatre parcours de traversiers, ainsi que d'un service aérien saisonnier en Ontario.

L'OSTC est propriétaire et exploitant du traversier MS Chi-Cheemaun, qui fournit à une clientèle largement touristique un service saisonnier entre l'île Manitoulin et la péninsule de Bruce sur le lac Huron, et du MV Niska I, un traversier de type péniche transportant des véhicules, des marchandises et des passagers sur la rivière Moose entre Moosonee et l'île Moose Factory, à l'embouchure de la baie James.

L'OSTC gère et exploite le Service de transport de l'île Pelée depuis 1992, pour le compte du ministère des Transports de l'Ontario. Trois navires – le MV Pelée Islander II, le MV Pelée Islander et le MV Jiimaan (navire de réserve) – assurent un service de traversier sur le lac Érié depuis les ports ontariens de Kingsville et Leamington jusqu'à l'île Pelée du mois d'avril au mois de décembre, et un service estival entre l'île Pelée et Sandusky (Ohio). L'OSTC retient les services d'un exploitant aérien autorisé pour fournir un service aérien en hiver entre l'île Pelée et Windsor (Ontario), de la fin décembre jusqu'à la fin mars.

Durant la haute saison, l'OSTC a un effectif de 37 employés de gestion à temps plein et saisonniers ainsi que 166 travailleurs saisonniers syndiqués pour les services de traversier de l'île Manitoulin et de l'île Pelée. Les employés non brevetés et non cadres sont membres du Syndicat international des marins canadiens (SIU) et liés par des conventions collectives qui ont expiré le 31 décembre 2018. Les membres du SIU du Service de transport de l'île Pelée ont demandé la révocation de l'accréditation syndicale en décembre 2018. La décision sur la question était encore en instance à la fin de l'année. La négociation des conventions collectives de l'OSTC ont commencé à l'hiver 2019. Aucune entente n'avait encore été conclue à la fin de l'année.

L'OSTC a continué en 2018-2019 à éprouver de la difficulté à attirer et conserver du personnel qualifié, que ce soit pour l'exploitation des navires ou pour les postes à terre. En ce qui concerne le personnel maritime, elle est en concurrence avec les compagnies maritimes privées alors que nous sommes en période prolongée de pénurie à l'échelle mondiale. Faute de pouvoir améliorer les salaires, l'OSTC continuera de perdre du personnel en faveur d'entreprises privées. Celles-ci offrent des conditions lucratives ainsi que des primes à l'embauche et à la fidélité

pour les employés actuels et potentiels, y compris ceux qu'elles ont recrutés à l'OSTC. L'OSTC travaille avec la Province pour régler ce problème, étant entendu que la fragilité de son effectif actuel pourrait mener à des perturbations imprévues des horaires des traversiers par manque de personnel de bord.

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

Traversiers et parcours

Navire	Taille	Capacité	Trajet	Saison	Durée de la traversée
Chi-Cheemaun	106 m	638 pass. / 140 véh.	Tobermory – South Baymouth	Mai-oct.	120 min
Niska I	27 m	47 pass. / 6 véh.	Moosonee – île Moose Factory	Juin-oct.	20 min
Pelée Islander II	62 m	388 pass. / 35 véh.	Kingsville – Leamington-île Pelée	Mai-nov.	90 min
Pelée Islander	42 m	196 pass. / 10 véh.	Kingsville – Leamington-île Pelée	Avr.-déc.	90 min
Pelée Islander	42 m	196 pass. / 10 véh.	Île Pelée – Sandusky (Ohio)	Mai-sept.	90 min
Jiimaan	61 m	385 pass. / 35 véh.	Kingsville – Leamington-île Pelée	Mai-nov.	90 min

Gouvernance de la société

Conformément à une déclaration d'actionnaire unique et à l'article 108 de la *Loi sur les sociétés par actions*, L.R.O. 1990, c. B.16, le ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines de l'Ontario exerce une autorité sur le conseil d'administration qui est responsable de l'exploitation des activités de l'OSTC.

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

Le conseil d'administration établit les normes de conduite de la société et assure la sécurité de ses activités, en supervisant la direction de la société par l'entremise de la présidente et chef de la direction, à qui il délègue la responsabilité du leadership et de la gestion de la société. Le conseil d'administration de l'OSTC ne reçoit aucune rémunération. Les personnes nommées au conseil d'administration peuvent recevoir un remboursement de frais.

Conseil d'administration

M. Barney Hopkins
Président, Tobermory
(1^{er} avril 2002 – 31 mai 2019)

M. Bill Caulfeild-Browne
Administrateur, Tobermory
(15 juin 2007 – 30 juin 2019)

M. John Greenway
Vice-président, South Baymouth
(1^{er} avril 2007 – 31 mai 2020)

M. Andy Underwood
Administrateur, Owen Sound
(9 mars 2017 – 8 mars 2021)

M. Martin Garfield Brown
Administrateur, South Baymouth
(1^{er} juillet 2005 – 30 juin 2019)

M^{me} Faye Johnson
Administratrice, Sault Ste. Marie
(9 mars 2018 – 8 mars 2021)

Équipe de la haute direction

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

S. Shaw
Vice-président, Exploitation

J. Ostrander
Vice-président, Ingénierie

Survol opérationnel – Réalisations clés et rendement opérationnel

L'OSTC fixe des objectifs opérationnels à court terme et à long terme dans ses plans d'activités pluriannuels, et les rajuste d'année en année en fonction de l'expérience vécue. Les objectifs en matière de revenus sont fondés sur l'achalandage des traversiers estimé d'après la croissance prévue dans le plan d'activités. Les objectifs en matière de dépenses sont fondés sur les coûts courants à prévoir en fonction des passagers et des véhicules transportés (principalement personnel, carburant et consommables non renouvelables) et des révisions et inspections obligatoires de machinerie et d'équipement, dont les intervalles sont déterminés selon les heures d'exploitation ou les années de service. En outre, les objectifs de dépenses tiennent compte d'opérations d'entretien préventif, étant entendu que les traversiers Chi-Cheemaun et Niska I sont les seuls à fournir des services de traversier sur leurs parcours respectifs. L'OSTC ne dispose pas de traversiers de réserve pour le cas où le Chi-Cheemaun ou le Niska I devraient être retirés du service pour des réparations pendant leur saison d'exploitation. Cela étant, les navires ont été dotés de moyens de propulsion et d'équipement mécanique redondants pour qu'ils puissent autant que possible continuer de servir si des réparations mécaniques étaient nécessaires.

Le plan d'activité 2018-2019 de l'OSTC fixait des objectifs d'augmentation de l'achalandage de 2 % par année pour le service de traversier de l'île Manitoulin en 2018, 2019, 2020 et 2021. Compte tenu des augmentations du trafic observées depuis 2014, une augmentation de 2 % par année pendant quatre ans serait nécessaire pour arriver à l'objectif à long terme de revenir aux niveaux de 2005.

Les objectifs d'achalandage pour le Niska I ne changent guère d'année en année, car il ne s'agit pas d'un traversier touristique, mais d'un moyen de transport essentiel pour passagers, véhicules et marchandises pour la communauté de l'île Moose Factory.

Si un ou l'autre service n'atteint pas ses objectifs d'achalandage, l'OSTC rajuste les dépenses prévues afin de compenser lorsque c'est possible sans toucher les niveaux de service, la sécurité ou le service à la clientèle. Toutes les mesures possibles sont prises pour respecter l'objectif prépondérant de s'en tenir au budget annuel établi.

Dans les pages suivantes, les causes et les effets ainsi que les écarts des objectifs sont examinés, comme le sont les réponses opérationnelles et les mesures prises pour atténuer les répercussions sur les services et les objectifs financiers annuels.

De Tobermory à l'île Manitoulin : Achalandage – traversier Chi-Cheemaun

Le service de traversier a commencé le vendredi 4 mai 2018 après la conclusion d'un souper-croisière affrété au départ d'Owen Sound le 28 avril et la croisière de repositionnement annuelle le 3 mai. Le service a pris fin comme prévu le dimanche 14 octobre 2018.

En 2018, après quatre années consécutives d'augmentation du trafic, le service de traversier a enregistré une baisse de 2,03 % pour les véhicules (79 144 contre 80 786 en 2017) et de 3,30 % pour les passagers (199 896 contre 206 718 en 2017). À la fin de la saison d'exploitation de 2018, l'achalandage du service se trouve encore à 2 % de plus de son objectif à long terme, lequel exige maintenant une augmentation globale de 10 %.

**MS Chi-Cheemaun : Véhicules et passagers transportés de 2013 à 2018
et objectif à long terme (2005)**

								Variation
Véhicules	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Total	annuelle
2018	6 823	12 236	21 328	22 708	11 715	4 334	79 144	-2,03 %
2017	6 432	11 558	21 455	22 802	13 209	5 330	80 786	2,01 %
2016	6 317	10 953	21 791	21 572	13 323	5 235	79 191	7,63 %
2015	5 915	9 771	19 601	20 867	12 097	5 327	73 578	8,68 %
2014	5 345	10 053	17 735	20 054	9 906	4 606	67 699	1,98 %
2013	3 378	9 432	17 907	20 628	9 933	5 107	66 385	-6,44 %
<i>Objectif – 2005</i>	6 612	11 562	25 494	25 153	13 299	5 557	87 677	-10,00 %
Passagers	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Total	Variation annuelle
2018	13 931	26 953	58 119	64 974	26 554	9 365	199 896	-3,30 %
2017	13 908	24 847	58 863	65 984	30 575	12 541	206 718	1,95 %
2016	13 529	24 614	59 385	61 916	31 645	11 674	202 763	9,18 %
2015	12 246	21 750	52 932	58 947	27 961	11 876	185 712	10,81 %
2014	10 906	22 272	46 321	56 613	21 689	9 792	167 593	0,82 %
2013	7 479	21 272	47 228	57 606	21 315	1 324	166 224	-6,79 %
<i>Objectif – 2005</i>	14 881	27 159	73 089	71 958	31 496	13 255	231 838	-13,78 %

Au début de la saison, l'achalandage progressait conformément au plan d'activité 2018-2019, augmentant de 2 % jusqu'au 12 juillet. À cette date toutefois, une des deux rampes rétractables internes a connu une défaillance et a été mise hors service, ce qui a réduit la capacité de transport de véhicules pour la deuxième moitié de la haute saison estivale et les deux premières semaines de l'automne. Les pertes de trafic subies en conséquence s'élèvent selon les estimations à 514 véhicules et 1285 passagers pour la période en cause. Le service a de nouveau été perturbé le jour de la fête du Travail, quand des dommages à la rampe de chargement de véhicules située à l'avant ont obligé à annuler trois allers-retours sur quatre. Les répercussions se chiffrent à 506 véhicules et 1304 passagers. Enfin, des conditions d'exploitation rendues dangereuses par des vents violents ont mené à l'annulation de trois allers-retours à l'automne, touchant environ 542 véhicules et 1222 passagers. Des perturbations des services de traversier attribuables à la mécanique ou à la météo expliquent la plus grande part de l'achalandage perdu. Elles ont aussi compliqué la recherche d'une nouvelle clientèle vu la réduction de la capacité matérielle du traversier pendant la saison de pointe de l'été.

Pour l'OSTC, le taux idéal d'utilisation du pont des véhicules est de 50 % à 70 % dans les saisons intermédiaires et de 80 % dans la saison de pointe estivale. Ces taux tiennent compte des trajets à faible charge ou à vide nécessaires pour ramener le traversier à son port d'attache en vue du premier appareillage du lendemain.

À l'avenir, la superficie totale disponible du pont des véhicules sera prise en compte dans le calcul des coefficients de chargement et des taux d'occupation, sachant que les deux rampes rétractables internes sont trop étroites pour la plupart des voitures en circulation ou en production aujourd'hui.

**Coefficient de chargement du MS Chi-Cheemaun, par mois et moyenne annuelle
(pourcentage de la superficie totale du pont des véhicules qui est utilisée)**

	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Total
2018	47,20 %	50,45 %	66,01 %	71,17 %	71,37 %	64,40 %	62,67 %
2017	48,11 %	50,84 %	66,19 %	71,71 %	73,78 %	68,89 %	63,34 %
2016	46,75 %	47,05 %	66,69 %	68,04 %	71,80 %	62,81 %	61,71 %
2015	42,13 %	45,47 %	60,53 %	64,78 %	63,07 %	58,06 %	57,15 %
2014	36,16 %	46,95 %	54,94 %	62,84 %	59,11 %	35,00 %	51,65 %
<i>Objectif – 2005</i>	49,00 %	60,00 %	80,00 %	79,00 %	72,00 %	66,00 %	68,00 %

De Tobermory à l'île Manitoulin : Machinerie

Après la saison d'exploitation de 2017, quand le Chi-Cheemaun avait connu des problèmes de surchauffe d'un de ses quatre moteurs principaux (dont deux assurent une redondance interne), les quatre moteurs ont été inspectés pour repérer tout défaut potentiel. Pendant les travaux entrepris pour repérer et changer les pièces montrant des signes d'un défaut récurrent, il a manqué de temps pour terminer un des moteurs avant l'ouverture de la saison d'exploitation 2018. Ce moteur a donc été retiré du service, et le Chi-Cheemaun a disposé uniquement du deuxième moteur pour assurer la propulsion sur un côté du navire. Aucun trajet n'a été retardé ou annulé faute de redondance interne pour un des deux arbres de propulsion. Les travaux sur le quatrième moteur ont été terminés au cours de l'hiver 2018-2019, de sorte que le navire dispose de toutes ses options de propulsion pour la saison d'exploitation 2019.

Dans la saison d'exploitation de 2018, le Chi-Cheemaun a perdu quatre allers-retours en raison de pannes mécaniques, soit un en raison de l'enquête sur la défaillance de la rampe rétractable interne et trois pour cause de dommages à la rampe de chargement à la suite d'un incident avec la porte de la station de vidange sanitaire.

Après la fin de la saison d'exploitation prévue, le Chi-Cheemaun a été amené en cale sèche pour une réparation d'hélice. La surveillance sous-marine périodique avait révélé une fissure capillaire dans une des lames d'hélice du navire tôt dans la saison d'exploitation. Des mesures ont été prises pour éviter la propagation de la fissure, et un programme de surveillance spéciale a été mis en place pour que le navire puisse terminer la saison sans interruption.

Sécurité et environnement

Sécurité et environnement : L'OSTC a constamment assuré sa conformité au Code international de gestion de la sécurité (ISM), à titre volontaire, depuis sa certification auprès de la société de classification Lloyd en 1997. Le système de gestion de la sécurité établit les politiques et procédures pour toutes les facettes de l'exploitation, avec comme objectif de diminuer les incidents liés à l'environnement et à la sécurité – dont il est prouvé qu'ils découlent surtout d'erreurs humaines ou de comportements. Grâce aux audits internes et externes menés régulièrement, le système est constamment amélioré, et il permet d'évaluer et de réduire les risques inhérents à l'exploitation d'un service de transport maritime. L'engagement de l'OSTC à s'améliorer continuellement en 2018-2019 est resté centré sur le repérage, l'atténuation et la déclaration d'accidents évités de justesse et sur la révision et l'amélioration des stratégies, politiques et procédures détaillées de gestion des risques.

L'OSTC a enregistré un taux de conformité de 100 % dans les audits ISM externes en 2018-2019. Il y a eu 7 signalements de blessures d'employés, sans perte de temps de travail.

L'OSTC s'est inscrite au programme de certification environnementale d'Alliance verte en 2014, pour les quatre navires dont elle a la charge opérationnelle : le MS Chi-Cheemaun, le MV Jiimaan, le MV Pelée Islander et le MV Niska I. Les participants à l'Alliance verte s'engagent à réduire continuellement l'empreinte environnementale de leur entreprise. Chaque année, ils évaluent leur rendement environnemental selon le cadre de référence détaillé de l'Alliance. L'OSTC s'est jointe à l'Alliance verte au niveau 2 de l'échelle de rendement qui va de 1 à 5. Compte tenu de l'âge des navires, l'avancement au-delà du niveau 3 ne serait possible que moyennant d'importants changements structuraux, comme la conversion à des combustibles sans émissions. La conversion n'est pas possible pour le Chi-Cheemaun ou le Niska I, et le GNL n'est pas disponible dans les régions d'exploitation. Une cote majorée est attendue pour le MV Pelée Islander 2, le plus récent ajout à la flotte du Service de transport de l'île Pelée appartenant au ministère des Transports. L'OSTC continue d'essayer d'améliorer le bilan environnemental de tous les aspects de ses activités qu'elle a la possibilité et la capacité de changer.

De Tobermory à l'île Manitoulin : Santé et sécurité au travail

Pour l'OSTC, le respect de la *Loi sur la santé et la sécurité au travail* et des règlements afférents du ministère du Travail de l'Ontario, spécialement le règlement sur les établissements industriels, a préséance sur celui du *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime* qui s'applique à la plupart des employeurs du secteur maritime. La Province de l'Ontario n'a pas conclu d'entente avec le gouvernement du Canada autorisant l'autorité fédérale à assumer la responsabilité de la mise en application et de l'inspection en matière de santé et sécurité au travail sur les navires qui appartiennent à la Province de l'Ontario. L'OSTC se conforme toutefois aussi bien aux règlements provinciaux qu'au *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime*, puisque ce dernier est souvent plus rigoureux et s'applique mieux au milieu de travail maritime.

Aucun changement n'a été apporté à la réglementation sur la santé et la sécurité au travail en 2018-2019 qui aurait touché l'OSTC et qui n'aurait pas déjà été pris en compte dans les politiques et méthodes de l'OSTC comme pratique exemplaire.

De Tobermory à l'île Manitoulin : Commercialisation

Le contrat entre l'OSTC et l'agence Cleansheet Communication a expiré à la fin de la saison d'exploitation 2018. L'OSTC a commencé à travailler avec la Commission de révision de la publicité (CRP) à l'automne 2018 en vue d'établir un nouveau contrat de services de communication pour les deux années suivantes. La CRP vise à garantir que les ministères et les organismes gouvernementaux acquièrent des services de publicité et de communication de manière équitable, ouverte, transparente et accessible aux fournisseurs qualifiés.

Deux agences ont été présélectionnées à partir de la liste d'agences de référence, et la CRP les a invitées, ainsi que Cleansheet Communications, à présenter des propositions à un comité. Le contrat a été octroyé à l'agence Naked Creative.

Naked Creative comprend que l'OSTC a connu des augmentations de l'achalandage, de la vente de billets pour des activités spéciales, des visites de son site Web, des ventes dans ses boutiques de cadeaux et de la notoriété générale de sa marque, avec la campagne « L'esprit du voyage ». Naked Creative aura pour priorité d'entretenir et de rehausser la notoriété de la marque. L'agence reconnaît que le tourisme est important pour l'activité du Chi-Cheemaun, et par conséquent que la notoriété de la marque et la campagne de marketing sont déterminantes pour attirer et préserver la clientèle. L'agence travaillera avec l'OSTC pour continuer de raffiner ses communications stratégiques à canaux multiples. En outre, elle assurera la mise à jour continue des modèles actuels servant à des affiches pour des activités spéciales, à des bannières Web et à la publicité extérieure, et elle travaillera avec l'OSTC pour enrichir et élargir l'offre d'expériences à bord.

De Tobermory à l'île Manitoulin : Satisfaction de la clientèle

L'OSTC sonde constamment ses clients au sujet de leur satisfaction. Au moyen des médias sociaux, des talons de ses billets et de son site Web, elle les invite à répondre à un questionnaire en ligne et à exprimer leurs idées et opinions sur la façon dont elle pourrait améliorer le service de traversier. Elle a reçu 130 questionnaires remplis en 2018. Les répondants ont témoigné d'un taux global de satisfaction de 78 %. En outre, des évaluations ont été communiquées dans les médias sociaux en 2018. Par exemple, le site Web Trip Advisor a donné au Chi-Cheemaun une cote de 4,5 sur 5 à partir de 569 évaluations, et Facebook, 4,7 étoiles sur 5 à partir de 167 évaluations. Même en combinant les diverses plateformes, les 866 évaluations de clients restent un échantillon statistiquement non significatif de l'ensemble des passagers transportés en 2018.

De Tobermory à l'île Manitoulin : Développement commercial

La programmation culturelle inclusive à bord du navire a été bien reçue par les passagers. Ceux-ci l'apprécient parce qu'elle agrmente leur voyage, augmentant l'attrait du traversier pour leur parcours de vacances. En 2018, l'OSTC a recherché des possibilités et des partenariats supplémentaires qui rehausseraient son programme d'interprétation Culture et traditions, son programme d'observation des étoiles, sa série d'activités « Un mois de dimanches » et le programme d'interprétation de Parcs Canada.

- Le programme d'interprétation Culture et traditions était organisé par Tourisme Wikwemikong. Chaque mercredi, lors des traversées de 13 h 30 et de 15 h 40, trois programmes culturels différents étaient présentés en alternance au salon arrière des passagers, sur les thèmes tambours et chant, voyage en territoire non cédé, « les sept grands-pères » – expérience de peinture.
- Le programme d'interprétation offert à bord par Parcs Canada a encore connu en 2018 un grand succès auprès des passagers du Chi-Cheemaun. Les premières années, il visait surtout à renseigner sur les particularités écologiques du parc national de la Péninsule-Bruce. En 2018, il portait exclusivement sur les merveilles sous-marines du parc marin Fathom Five – le premier en son genre au Canada. L'OSTC et Parcs Canada ont collaboré à la réalisation et à l'installation d'œuvres murales représentant l'environnement sous-marin du parc marin, sur les murs du corridor menant au salon arrière.
- L'excursion « Pour le plaisir des amateurs d'astronomie », précédemment offerte six jours par semaine en août, a été ramenée à une fin de semaine coïncidant avec le pic de la pluie de météores des Perséides. Même si le nombre de dates prévues a été réduit par rapport à 2015, 2016 et 2017, la qualité du programme a été sensiblement rehaussée grâce à un partenariat avec la Société royale d'astronomie du Canada.
- Le festival « Un mois de dimanches » visant à célébrer le 150^e anniversaire de l'Ontario, en juillet 2017, a été si bien accueilli par les clients qu'il est devenu un événement estival annuel pour le traversier. En 2018, il a mis en vedette des musiciens et des auteurs canadiens, qui ont diverti les passagers du Chi-Cheemaun et dialogué avec eux. Le programme n'a pas reçu de subventions en 2018, ce qui a entraîné une légère réduction de l'horaire : le festival s'est étendu sur trois fins de semaine au lieu de quatre, le tout soutenu uniquement par l'OSTC.

La populaire gamme de marchandises et vêtements personnalisés du Chi-Cheemaun a été élargie en 2018, recevant de nouveaux articles exclusifs. Reconnaissant que de nombreux clients apprécient des articles qui racontent un récit, l'OSTC a recherché des fournisseurs de biens principalement fabriqués au Canada et des articles venant directement de l'île Manitoulin et des comtés de Grey et Bruce. Un partenariat avec la nouvelle entreprise de torréfaction Tobermory Coffee Company, formé en 2018, permettra de vendre le « mélange des voyageurs du Chi-Cheemaun » dans la *Boatique* et de le proposer comme mélange maison au salon Fathom Five ainsi que lors

des soupers-croisières au soleil couchant des années à venir, à partir de 2019.

En réponse au besoin d'information touristique à bord du navire et en tenant compte des besoins en équipage et de l'impératif de la sécurité dans l'exploitation du navire, l'OSTC a ajouté une fonction d'information touristique aux services fournis à bord par le personnel de l'OSTC. À l'été, l'OSTC engage deux étudiants comme agents d'information touristique à bord. Ces postes sont financés en partie dans le cadre de la Stratégie de formation pour les compétences et l'emploi destiné aux Autochtones de la réserve indienne non cédée de Wikwemikong, sous l'égide des Services au marché du travail Wii-ni n'guch-tood.

Le Chi-Cheemaun a servi trois fois au tournage de documentaires en 2018 :

- *Vacations of the Brave*, sur Amazon Prime, une série documentaire en 8 parties dans laquelle des héros américains méconnus sont amenés au Canada pour y vivre une magnifique expérience;
- un épisode de *Ghost Ships of the Great Lakes*, sur Discovery Channel, consacré à la perte et l'épave du *Griffon*, qui sera diffusé le 8 mai 2019;
- 4 des 6 épisodes de la 2^e saison de *Disasters at Sea*, sur Discovery Channel, dans lesquels les scènes maritimes sont tournées sur le Chi-Cheemaun.

Les maisons de production montrent un intérêt croissant pour le Chi-Cheemaun. Le navire servira de décor ou pour des prises de rouleau B dans trois productions de plus en 2019.

De Moosonee à l'île Moose Factory : Achalandage et rendement opérationnel – traversier Niska I

L'ouverture de la saison d'exploitation du Niska I sur la rivière Moose a été retardée d'environ quatre semaines en raison du dégel printanier tardif et du fait que des opérations d'entretien d'avant la saison n'ont pas pu être terminées en hiver faute d'installations intérieures ou à l'abri des intempéries. La saison du traversier a débuté le 14 juin et a pris fin le 31 octobre 2018. Il y a eu des perturbations prévisibles du service durant la saison des eaux libres de 2018 : 17 retards dus à un niveau d'eau trop faible; 9 retards dus à un niveau d'eau trop élevé; et 1 annulation pour des réparations à l'appareil à gouverner.

Le Niska I a effectué 1038 traversées, transportant 4165 passagers et 2736 véhicules au cours de la saison d'exploitation 2018.

L'OSTC et son sous-traitant exploitant du navire, Complex RE, ont continué d'offrir des possibilités d'emploi à bord du Niska I dans le cadre d'un programme de stages de travail pour étudiants d'école secondaire de plus de 16 ans. Les étudiants apprennent comment fonctionne un traversier et aident le matelot en chef dans les opérations de chargement et déchargement, les services aux passagers et l'entretien routinier du navire.

Le Niska I devait initialement être retiré du service plus tôt à l'automne 2018 pour qu'il puisse être entièrement sablé et repeint tant que les conditions de météo et de température le permettaient. Le navire est utilisé depuis sept ans dans des eaux saumâtres qui finissent par attaquer les surfaces exposées. Le bon entretien des surfaces préserve l'acier du bordé extérieur et l'intégrité structurale du navire. Les travaux ont été reportés au début du printemps 2019 car la demande de transport de biens à l'île Moose Factory restait élevée en automne, et la communauté aurait souffert d'une interruption du service.

Survol opérationnel – Rapport de gestion sur le rendement financier

De Tobermory à l'île Manitoulin : Revenus et dépenses d'exploitation du Chi-Cheemaun

L'OSTC surveille des indicateurs précis – tels qu'achalandage, revenu par passager, frais d'exploitation par passager – au fil des ans afin de mesurer les progrès réalisés ou cerner les problèmes selon les résultats d'exploitation de l'année par rapport aux années précédentes, et pour jauger la santé générale de l'exploitation. Par exemple, les indicateurs clés révèlent une augmentation des dépenses des passagers à bord du navire, signe que les changements apportés aux services de restauration et aux boutiques de bord depuis 2015 produisent l'effet voulu. L'OSTC examine aussi combien il en coûte pour attirer et conserver des passagers, par rapport au revenu que chaque passager apporte au service. Un des indicateurs les plus importants est le pourcentage des frais d'exploitation qui sont recouverts à partir des revenus. Il démontre que la contribution au fonctionnement dont l'OSTC a besoin de la Province est relativement faible : elle était de 13 % en 2018.

Indicateurs clés - MS Chi-Cheemaun	2018-2019	2017-2018	2016-2017	2015-2016
Revenu par passager (ventes de billets et ventes à bord)	38,95 \$	38,63 \$	40,03 \$	38,85 \$
Dépenses par passager (exploitation seulement)	48,93 \$	44,23 \$	47,54 \$	49,45 \$
Pourcentage des dépenses d'exploitation recouvert du revenu	82,83 %	83,69 %	83,25 %	78,56 %
Revenu total, par passager	7,41 \$	7,37 \$	6,98 \$	6,71 \$
Frais de publicité, par passager	0,68 \$	0,99 \$	1,17 \$	1,40 \$
Coût de la nouvelle campagne de positionnement de la marque, par passager	2,07 \$	1,86 \$	2,50 \$	2,71 \$
Frais de carburant par traversée simple (moyenne calculée à partir des frais de carburant globaux)	1 352,02 \$	1 029,83 \$	1 036,00 \$	1 127,29 \$
Nombre total de passagers transportés	199 896	206 718	202 763	185 712
Utilisation en pourcentage de la capacité – Passagers	31,46 %	32,66 %	31,65 %	29,13 %
Nombre total de véhicules transportés	79 144	80 786	79 191	73 578
Utilisation en pourcentage de la capacité – Véhicules	62,67 %	64,05 %	61,71 %	57,15 %
Nombre total de départs	996	992	1004	1012
Nombre moyen de véhicules par départ	79,46	81,44	78,88	72,71
Nombre moyen de passagers par véhicule, par départ	2,53	2,58	2,56	2,52

Revenus : Le budget 2018-2019 de l'OSTC prévoyait une augmentation de 2 % de l'achalandage par rapport à 2017-2018. En 2018, l'achalandage a en fait été inférieur de 4 % aux prévisions budgétaires, conséquence du fait qu'une des rampes rétractables pour les véhicules a été hors d'usage de la mi-juillet à la mi-septembre, de l'annulation de trois allers-retours le lundi de la fête du Travail par suite de dommages à la rampe de chargement de véhicules, et de l'annulation de trois allers-retours en octobre en raison de vents violents.

Dans la saison 2018, les résultats du trafic de l'OSTC sont revenus aux niveaux de 2016, inférieurs de 9,68 % à l'objectif à long terme, soit ceux de la saison 2005. Si le trafic augmente de 2 % par année, il faudra deux ans pour revenir aux niveaux de 2017, qui étaient encore inférieurs de 8,5 % à ceux de 2005.

Les revenus de l'exploitation et des contrats sont inférieurs de 0,0058 % au budget de 8 494 000 \$ (avant la contribution d'EDNM), ce qui représente un manque à gagner de 49 381 \$.

Dépenses : Le budget de l'OSTC prévoyait de terminer l'année en dépassant le seuil de rentabilité de 8000 \$ après des dépenses de 10 461 500 \$ hormis les coûts en immobilisations. À la fin de l'exercice, les dépenses s'établissaient à 10 397 826 \$, soit 63 674 \$ de moins que le budget.

Les principaux écarts – au-delà de 15 000 \$ – entre les dépenses réelles et le budget se présentent comme suit :

Description	Montant de l'économie (du dépassement)	Raison de l'écart
Carburant (navire)	(241 839 \$)	21,7 % de plus que le budget
Salaires et avantages sociaux	79 721 \$	Annulation partielle d'augmentations de salaire prévues
Réparations et entretien	(89 907 \$)	Réparations au matériel de navigation (rampe, appareil à gouverner)
Services	68 093 \$	Achats d'aliments, boissons, cadeaux inférieurs au budget
Informatique (système de réservation)	237 209 \$	Dépense reportée pour compenser l'augmentation des coûts de carburant
Huile et lubrifiants	26 935 \$	Compris dans les travaux d'un entrepreneur sur les moteurs principaux

Par rapport aux projections, les revenus de l'OSTC n'ont pas souffert autant qu'ils l'auraient pu compte tenu de l'achalandage moindre. En effet, le revenu par passager a été légèrement plus élevé que l'année précédente, ce qui a en grande partie compensé. Les frais de carburant plus élevés que prévu au budget ont été compensés par le report ou l'annulation de certaines dépenses au cours de l'exercice. Dans l'ensemble, malgré la réduction du trafic par rapport à l'année précédente, les résultats financiers de l'OSTC pour l'exercice sont restés dans les limites du budget.

De Moosonee à l'île Moose Factory : Revenus et dépenses d'exploitation du Niska I

Indicateurs clés - MV Niska I	2018-2019	2017-2018	2016-2017	2015-2016
Revenu par passager (ventes de billets)	41,11 \$	40,59 \$	37,71 \$	38,28 \$
Dépenses par passager (exploitation seulement)	189,42 \$	129,70 \$	122,71 \$	121,08 \$
Pourcentage des dépenses d'exploitation recouvré du revenu	21,70 %	31,29 %	30,73 %	31,62 %
Frais de carburant par traversée simple (moyenne calculée à partir des frais de carburant globaux)	29,63 \$	21,88 \$	18,97 \$	21,04 \$
Nombre total de passagers transportés	4165	5628	5288	5627
Nombre total de véhicules transportés	2736	3449	3169	3283
Nombre total de départs	1038	1410	1256	1318
Nombre moyen de véhicules, par départ	2,64	2,45	2,52	2,49
Nombre moyen de passagers par véhicule, par départ	4,01	3,99	4,21	4,27

Revenus : Le Niska I a connu une saison normale, avec peu d'interruptions de service, du 14 juin au 30 octobre 2018. Les revenus ont été très près du budget, soit 0,01 % (1760 \$) de moins pour l'année.

Dépenses : Les frais d'exploitation du Niska I ont été supérieures de 26 % (142 298 \$) au budget. Ce dépassement est largement attribuable à des frais d'entretien plus élevés que prévu, conséquence directe des intervalles d'entretien des moteurs principaux dictés par Transports Canada en fonction des heures de service. Le Niska I a été exploité environ un mois de plus que la normale en 2017, ce qui entraîné un devancement de l'entretien exigé en 2018 plutôt qu'à la suite de la saison 2019 tel que prévu et budgétisé.

Immobilisations majeures

Service de traversier de Tobermory à l'île Manitoulin et service de traversier de Moosonee à l'île Moose Factory

Des projets d'immobilisations de 1 150 630 \$ ont été menés à bien en 2018-2019. Ils visaient des travaux aux terminaux de l'OSTC (Tobermory et South Baymouth), au MS Chi-Cheemaun et au MV Niska I.

Aux terminaux de traversiers de Tobermory et de South Baymouth, la surface des terrains de chargement a été refaite, au coût total de 417 000 \$. Au titre de travaux mineurs, l'éclairage a été amélioré, au coût de 19 000 \$, et des réparations des quais ont coûté 16 000 \$.

Les travaux prévus d'agrandissement du siège administratif d'Owen Sound n'ont pas avancé en raison de délais dans l'obtention des permis d'urbanisme. L'OSTC est propriétaire de l'immeuble, mais loue la propriété de l'Office de protection de la nature Grey Sauble, qui en est le gardien pour le compte de la Commission de l'escarpement du Niagara, elle-même relevant du ministère des Richesses naturelles de l'Ontario. Il n'y a eu comme dépense de fonds d'immobilisation que 4000 \$ pour les relevés et approbations de l'utilisation des terres.

L'an 4 du programme de 6 ans de rénovation intérieure du Chi-Cheemaun, ont été entièrement rénovés la salle à manger de l'équipage, tous les escaliers des passagers à l'avant du navire et la moitié des corridors qui ne l'avaient pas été dans les trois premières années du projet. Dans les rénovations, les revêtements muraux ignifuges ont été remplacés par des produits modernes homologués, des planchers et des plafonds ont été refaits, les appareils d'éclairage incandescents et fluorescents ont été remplacés par des appareils à DEL et la salle à manger de l'équipage a reçu de nouveaux meubles, accessoires et équipement. Les travaux de rénovation ont coûté 691 000 \$.

En outre, pour le Chi-Cheemaun, 68 000 \$ ont été consacrés au remplacement de disjoncteurs électriques, et 203 000 \$, à l'achat d'un nouvel appareil à gouverner dont l'installation dans le navire est prévue au cours de la période d'entretien de l'hiver 2019-2020.

Des fonds d'immobilisation destinés au sablage et au renouvellement du revêtement du Niska I ont été reportés à l'exercice 2019-2020 quand il est apparu que les travaux prévus à l'automne 2018 devraient être reportés au printemps 2019 afin que le traversier puisse continuer pendant l'automne d'assurer les services nécessaires à la communauté de l'île Moose Factory.

Des fonds d'immobilisation continuent d'être demandés, approuvés et reportés au besoin pour les études et les travaux relatifs au dragage du parcours du traversier sur la rivière Moose, en portant une attention particulière aux aires de débarquement et à l'entrée vers l'île – qu'on appelle localement « the gut ». En raison des niveaux d'eaux changeants, il a été difficile de coordonner les études qui sont requises en préalable à la consultation publique et à la demande de propositions. Le financement continue d'être reporté selon l'évolution du calendrier et de la portée des travaux.

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 comité plénier du conseil d'administration).

SUSAN SCHREMPF
Présidente du conseil
et directrice générale
Owen Sound
(Ontario)
Le 30 juillet 2019

Annexe 1 – États financiers audités pour l'exercice terminé le 31 mars 2019

**Société de transport d'Owen
Sound limitée
États financiers
Pour l'exercice terminé le 31 mars 2019**

Société de transport d'Owen Sound limitée
États financiers
Pour l'exercice terminé le 31 mars 2019

**Table des
matières**

Rapport de l'auditeur indépendant	2 - 3
États financiers	
État de la situation financière	4
État des résultats d'exploitation et de l'excédent accumulé	5
État des variations des actifs financiers nets	6
État des flux de trésorerie	7
Notes complémentaires aux états financiers	8 - 24

Rapport de l'auditeur indépendant

Aux membres de la Société de transport d'Owen Sound limitée

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de la Société de transport d'Owen Sound limitée (OSTC), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2019 et les états des résultats d'exploitation et de l'excédent accumulé, des variations des actifs nets et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi que les notes complémentaires aux états financiers, y compris un résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous les aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'OSTC au 31 mars 2019, ainsi que des résultats de son exploitation et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section *Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers* du présent rapport. Nous sommes indépendants de l'OSTC conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance 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.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'OSTC à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'OSTC ou de cesser son activité ou si aucune solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'OSTC.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit reconnues au Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit 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'OSTC;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'OSTC à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'OSTC à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Comptables professionnels agréés, experts-comptables autorisés

Owen Sound (Ontario)
Le 27 juin 2019

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

31 mars	2019	2018
Actifs financiers		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 2)	1 252 491 \$	2 573 093 \$
Comptes débiteurs (note 3)	2 684 096	1 462 426
Stock destiné à la revente	84 910	69 226
	4 021 497	4 104 745
Passif		
Comptes créditeurs et charges à payer	304 299	340 949
Obligations relatives aux prestations futures des employés (note 6)	1 157 189	1 076 551
Obligations au titre des indemnités d'accident du travail (note 7)	322 286	299 102
	1 783 774	1 716 602
Actifs financiers nets	2 237 723	2 388 143
Éventualités (note 11)		
Actifs non financiers		
Stock pour utilisation propre	216 885	188 269
Immobilisations corporelles (note 8)	20 816 987	20 434 443
	21 033 872	20 622 712
Excédent accumulé (note 9)	23 271 595 \$	23 010 855 \$

Approuvé au nom de la société :





Président du conseil

Présidente et chef de la direction

Société de transport d'Owen Sound limitée
État des résultats d'exploitation et de l'excédent

Pour l'exercice terminé le 31 mars	2019 Budget (note 10)	2019 Réel	2018 Réel
Produits			
Ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines (note 13(a))	6 198 000 \$	5 107 513 \$	3 499 442 \$
Véhicules	3 721 900	3 616 780	3 796 456
Revenu des passagers	2 810 000	2 804 540	2 880 393
Cafétéria	1 025 500	1 065 361	1 022 303
Honoraires de gestion du service de traversier de l'île Pelée (note 13 (b))	529 000	468 904	465 989
Intérêts, frais de transport et autres	320 600	346 685	437 502
Revenus des boutiques de cadeaux et des terminaux	260 000	313 590	309 995
	14 865 000	13 723 373	12 412 080
Charges			
Entretien et réparations (note 13(a))	1 738 970	2 283 794	778 164
Salaires	4 441 000	4 317 310	3 954 046
Frais généraux et d'administration	2 092 087	1 884 499	1 907 831
Carburant	1 142 300	1 386 391	1 052 445
Services	1 116 726	1 062 718	1 048 943
Avantages sociaux des employés	940 125	1 013 817	978 839
Amortissement	-	1 138 087	1 094 714
Services publics	245 530	236 216	232 450
Outils et fournitures	158 450	139 801	139 790
	11 875 188	13 462 633	11 187 222
Excédent annuel (note 10)	2 989 812	260 740	1 224 858
Excédent accumulé , début d'exercice	23 010 855	23 010 855	21 785 997
Excédent accumulé , fin d'exercice	26 000 667 \$	23 271 595 \$	23 010 855 \$

Société de transport d'Owen Sound limitée
État des variations des actifs financiers nets

Pour l'exercice terminé le 31 mars	2019 Budget (note 10)	2019 Réal	2018 Réal
Excédent annuel (page 5)	2 989 812 \$	260 740 \$	1 224 858 \$
Acquisition d'immobilisations corporelles	(2 971 000)	(1 520 631)	(1 158 822)
Amortissement des immobilisations corporelles	-	1 138 087	1 094 714
	(2 971 000)	(382 544)	(64 108)
	18 812	(121 804)	1 160 750
Variation du stock pour utilisation propre	-	(28 616)	22 318
Augmentation (diminution) des actifs financiers nets	18 812	(150 420)	1 183 068
Actifs financiers nets, début d'exercice	2 388 143	2 388 143	1 205 075
Actifs financiers nets, fin d'exercice	2 406 955 \$	2 237 723 \$	2 388 143 \$

Société de transport d'Owen Sound limitée
État des flux de trésorerie

Pour l'exercice terminé le 31 mars **2019** 2018

Flux de trésorerie provenant (étant utilisé pour)

Activités d'exploitation

Excédent annuel	260 740 \$	1 224 858 \$
Postes hors liquidités		
Amortissement	1 138 087	1 094 714
Modifications apportées aux obligations au titre d'indemnités d'accident du travail (note 7)	23 184	22 358
Variations dans les obligations relatives aux prestations futures des employés (note 6)	80 638	79 147
	1 502 649	2 421 077
Variations du solde hors liquidités du fonds de roulement		
Comptes débiteurs	(1 221 670)	(231 453)
Stock destiné à la revente	(15 684)	5 995
Stock pour utilisation propre	(28 616)	22 318
Comptes créditeurs et charges à payer	(36 650)	(479 971)
	200 029	1 737 966

Activités de placement

Acquisitions d'immobilisations	(1 520 631)	(1 158 822)
--------------------------------	--------------------	-------------

Variations de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de l'exercice **(1 320 602)** 579 144

Trésorerie et équivalents de trésorerie, début d'exercice **2 573 093** 1 993 949

Trésorerie et équivalents de trésorerie, fin d'exercice **1 252 491 \$** 2 573 093 \$

Société de transport d'Owen Sound limitée

Notes complémentaires aux états

31 mars 2019

1. Sommaire des principales méthodes comptables

Nature des activités

La Société de transport d'Owen Sound limitée (OSTC), un organisme commercial gouvernemental de la Province de l'Ontario, détient et exploite un traversier saisonnier pour des véhicules et des passagers, le MS Chi-Cheemaun, reliant Tobermory à l'île Manitoulin, ainsi que le traversier MV Niska, qui relie Moosonee à l'île Moose Factory. Elle fournit aussi des services de gestion de navires au ministère des Transports pour deux navires, le MV Pelée Islander et le MV 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 de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines (EDNM).

Responsabilité de la direction

Les états financiers ont été préparés par la direction de l'OSTC. La direction est responsable de l'intégrité, la fiabilité, la comparabilité et la présentation de l'information financière. Le conseil d'administration révisé et approuve les états financiers.

Méthodes comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, établies par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public de l'Institut Canadien des Comptables Agréés.

Dans la comptabilité d'exercice, les effets des transactions et des événements sont constatés dans la période où les transactions et événements ont lieu, qu'il y ait ou non eu réception ou versement d'un paiement en argent comptant ou l'équivalent.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Stocks

Les stocks de biens destinés à la revente sont comptabilisés au moindre du coût ou de la valeur de réalisation nette. Le coût est déterminé d'après la méthode du premier entré, premier sorti.

Les stocks pour utilisation propre sont comptabilisés au moindre du coût ou du coût de remplacement.

Société de transport d'Owen Sound limitée

Notes complémentaires aux états financiers

31 mars 2019

1. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

Immobilisations corporelles Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, déduction faite de l'amortissement cumulé. Les coûts incluent tous les montants qui sont directement attribuables à l'acquisition, à la construction, au développement ou à l'amélioration de l'actif. Les apports reçus sous forme d'immobilisations sont comptabilisés à la juste valeur à la date de l'apport. Les charges d'entretien et de réparations sont imputées aux frais d'exploitation. Les améliorations qui prolongent la durée de vie prévue d'un actif sont immobilisées. Lorsqu'une immobilisation ne contribue plus à la capacité de l'OSTC de fournir des services, ou la valeur des avantages économiques futurs associés à cette immobilisation est moindre que sa valeur comptable nette, la valeur comptable de l'immobilisation est réduite pour refléter la diminution de la valeur de l'immobilisation. Les travaux de construction en cours ne sont pas amortis jusqu'à ce qu'ils soient pratiquement achevés et que l'actif soit prêt à être utilisé.

L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur les durées d'utilisation prévues des actifs. Les durées d'utilisation prévues des principales catégories d'actifs sont les suivantes :

Aménagements des terrains	10 ans
Bâtiments et améliorations	20 ans
Équipement et autres	5 ans
Navires maritimes	30 ans

Instruments financiers Les instruments financiers sont initialement enregistrés à leur juste valeur.

Au cours des périodes ultérieures, les instruments financiers sont comptabilisés au coût ou au coût après amortissement à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif, moins toute dépréciation des actifs financiers.

Les coûts de transaction liés aux instruments financiers évalués au coût après amortissement sont ajoutés à la valeur comptable des instruments.

La dépréciation des actifs financiers évalués au coût après amortissement est comptabilisée lorsque le montant d'une perte est connu avec suffisamment de précision et qu'il n'est pas réaliste d'envisager un recouvrement. Les actifs financiers sont alors ramenés à leur valeur recouvrable nette, et la dépréciation est comptabilisée dans l'état des résultats d'exploitation.

Société de transport d'Owen Sound limitée

Notes complémentaires aux états financiers

31 mars 2019

1. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

Dette bancaire	La dette bancaire inclut les découverts bancaires à court terme.
Impôts sur le revenu	À titre d'organisme gouvernemental de la province de l'Ontario, l'OSTC est exemptée des impôts sur le revenu et par conséquent aucune provision pour l'impôt n'apparaît dans ces états financiers.
Prestations futures des employés	Les employés admissibles de l'OSTC continuent à participer au régime de retraite à prestations déterminées de la CTON (l'ancienne société mère de l'OSTC). Les cotisations au régime de retraite, un régime interentreprises à prestations déterminées, sont comptabilisées en charges lorsqu'elles sont encourues. Les employés embauchés après le 1^{er} avril 2002 sont admissibles au régime de retraite à prestations déterminées des fonctionnaires de l'Ontario. Les cotisations au régime de retraite, un régime interentreprises à prestations déterminées, sont comptabilisées en charges lorsqu'elles sont encourues. De plus, les employés admissibles ont aussi droit à des avantages sociaux complémentaires après la retraite, tels que l'assurance-vie, les soins de santé et l'assurance invalidité à long terme dans le cadre du régime collectif interentreprises de la CTON. Les coûts associés à ces prestations futures sont calculés selon la méthode actuarielle de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables. Les charges liées et non liées aux régimes de retraite comprennent le coût des services courants, les intérêts et ajustements provenant de modifications aux régimes, ainsi que de variations d'hypothèses et de gains ou pertes actuariels nets. Ces charges sont comptabilisées dans l'année durant laquelle les employés rendent les services correspondants à l'OSTC.
Sécurité professionnelle et assurance contre les accidents du travail	En ce qui a trait aux indemnités d'accident du travail, la société est classée comme employeur mentionné à l'annexe 2. À ce titre, l'OSTC est individuellement responsable du remboursement à la CSPAAAT de tous les coûts en lien avec les demandes d'indemnisation de ses travailleurs

Société de transport d'Owen Sound limitée

Notes complémentaires aux états financiers

31 mars 2019

1. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

à la CSPAAT. Les prestations futures estimées sont déterminées en utilisant les calculs actuariels, et l'OSTC reconnaît son obligation à l'égard des prestations futures selon la comptabilité d'exercice.

Passif au titre des sites contaminés

Un site contaminé est un site dans lequel la concentration de substances nocives dépasse les niveaux maximums admissibles selon une norme environnementale. Les sites qui sont présentement utilisés de façon productive sont jugés contaminés seulement si un événement imprévu cause une contamination. La responsabilité de réhabiliter des sites contaminés est constatée lorsque : l'organisme est directement responsable de la contamination ou en accepte la responsabilité; on s'attend à ce que des avantages économiques futurs soient perdus; et une estimation raisonnable du montant peut être établie. Le passif comprend tous les coûts directement attribuables aux activités de réhabilitation, y compris les activités, l'entretien et la surveillance qui doivent être faits après la réhabilitation. Le passif est comptabilisé déduction faite de tout recouvrement prévu. La direction n'a été avisée d'aucun site contaminé.

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

Les produits des cafétérias, des boutiques de cadeaux et des terminaux et autres revenus sont consignés au moment de la vente des biens ou de la prestation des services et lorsque le recouvrement est raisonnablement assuré.

Les intérêts sont comptabilisés pendant la période où ils ont été générés.

Les transferts gouvernementaux sont comptabilisés dans les états financiers comme des produits au moment où le transfert est autorisé et où tous critères d'admissibilité ont été respectés, sauf dans la mesure où les stipulations relatives au transfert créent une obligation qui répond à la définition d'un passif. Les transferts sont comptabilisés comme des revenus reportés lorsque les stipulations relatives au transfert créent un passif. Les produits des transferts sont comptabilisés dans l'état des résultats d'exploitation lorsque l'obligation créée par les stipulations est réglée.

Société de transport d'Owen Sound limitée
Notes complémentaires aux états financiers

31 mars 2019

1. Sommaire des principales méthodes comptables (suite)

Conversion des devises

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

À la date de la transaction, tous les actifs, passifs, produits ou charges sont convertis en dollars canadiens selon le taux de change en vigueur à cette date. À la date de la fin d'exercice, les éléments d'actif et de passif monétaires sont convertis en dollars canadiens selon le taux de change en vigueur à cette date. Les gains et les pertes résultant de la conversion des devises sont inclus dans les produits de l'exercice en cours.

Utilisation d'estimations

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, les produits 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.

Société de transport d'Owen Sound limitée
Notes complémentaires aux états financiers

31 mars 2019

2. Trésorerie et équivalents de trésorerie

	2019	2018
Encaisse	17 950 \$	15 150 \$
Banque	1 232 101	2 555 747
En transit	2 440	2 196
	1 252 491 \$	2 573 093 \$

Le 31 mars 2019, la société avait des dépôts de 2 219 474 \$ dans une banque à charte canadienne. La Société d'assurance-dépôts du Canada assure les dépôts admissibles à hauteur de 100 000 \$ par déposant et par institution financière.

3. Comptes débiteurs

	2019	2018
Ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines	532 809 \$	185 002 \$
Ministère des Transports	1 869 702	956 559
Autre	281 585	320 865
	2 684 096 \$	1 462 426 \$

4. Dette bancaire

L'OSTC a négocié une marge de crédit d'exploitation avec une banque à charte canadienne, remboursable à demande, et portant intérêt au taux préférentiel de la banque moins 0,5 %. Le montant maximum autorisé qui peut être avancé sur cette marge de crédit est de 2 000 000 \$. Au 31 mars 2019, la société avait, en vertu de cet accord, une capacité de crédit inutilisée de 2 000 000 \$.

Société de transport d'Owen Sound limitée

Notes complémentaires aux états financiers

31 mars 2019

5. Conventions de prestations de retraite

Commission de transport Ontario Northland

La société a versé 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 12 membres de son personnel. Le régime est un régime à prestations déterminées qui précise le montant des prestations de retraite que recevront les salariés en fonction des années de service et des taux de salaire. Les employés et les employeurs cotisent conjointement au régime. Le montant des cotisations versées au régime par la Société de transport d'Owen Sound pour l'année 2019 s'élevait à 8 174 \$ (2018 – 97 851 \$). Les participants cotisent 5,50 % 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 7,30 % de tous les autres gains. Aucune cotisation n'est requise si le participant du régime compte 35 ans ou plus de service ouvrant droit à pension et qu'il ne peut plus accumuler d'autres prestations.

Puisqu'il s'agit d'un régime interentreprises, tout excédent ou déficit du régime de retraite est la responsabilité partagée de la Commission de transport Ontario Northland et des autres participants du régime et de leurs employés. Par conséquent, la société ne tient compte d'aucune part du surplus ou du déficit du régime de retraite. Le dernier rapport disponible pour le régime était daté du 1^{er} janvier 2017. À ce moment, le régime faisait état d'un déficit actuariel de 71,8 millions de dollars (2014 – déficit actuariel de 66,0 millions de dollars), selon des engagements actuariels de 593,5 millions de dollars (2014 – 540,9 millions de dollars), un actif actuariel de 521,7 millions de dollars (2014 – 483,0 millions de dollars) et un solde créditeur de l'exercice antérieur de -0- \$ (2014 – 8,1 millions de dollars). Le régime de retraite d'Ontario Northland est actuellement sous-capitalisé en raison de pertes subies par la caisse en 2008-2009 et du taux historiquement bas des taux d'intérêt dans les années suivantes. La Province a pris acte des difficultés qui se posent aux employeurs du secteur public et a fourni à Ontario Northland la possibilité de réduire ses cotisations au régime de retraite en présentant une demande au titre d'un programme d'allègement de la capitalisation. Ontario Northland a entrepris un examen de son régime, repérant d'éventuelles économies et sollicitant des avis sur d'éventuelles modifications au régime en vue d'assurer sa viabilité.

Le 1^{er} mai 2018, les 12 employés ont tous cessé de cotiser à la Commission de transport Ontario Northland et commencé à cotiser au Régime de retraite des fonctionnaires de l'Ontario. Les anciennes pensions des employés sont encore auprès de la Commission de transport Ontario Northland, mais il est prévu qu'elles seront transférées au Régime de retraite des fonctionnaires de l'Ontario dans un proche avenir.

Régime de retraite des fonctionnaires de l'Ontario

La société verse des cotisations au régime de retraite contributif du Régime de retraite des fonctionnaires de l'Ontario, lequel constitue un régime interentreprises, pour le compte de 29 membres de son personnel. Le régime est un régime à prestations déterminées qui précise

Société de transport d'Owen Sound limitée

Notes complémentaires aux états financiers

31 mars 2019

5. Conventions de prestations de retraite (suite)

le montant des prestations de retraite que recevront les salariés en fonction des années de service et des taux de salaire. Les employés et les employeurs cotisent conjointement au régime. Le montant des cotisations versées au régime par la Société de transport d'Owen Sound limitée pour l'année 2019 s'élevait à 137 930 \$ (2018 – 55 729 \$). Les participants cotisent 6,9 % (2018 – 6,4 %) de la portion de leur revenu se situant entre l'exemption de base de l'année (EBA) et le maximum des gains annuels ouvrant droit à pension (MGAP) tel qu'il est défini par le Régime de pensions du Canada, plus 10,0 % (2017 – 9,5 %) de tous les autres revenus.

Puisqu'il s'agit d'un régime interentreprises, tout excédent ou déficit du régime de retraite est la responsabilité partagée de tous les participants du régime et de leurs employés. Par conséquent, la société ne tient compte d'aucune part du surplus ou du déficit du régime de retraite. Le dernier rapport disponible pour le régime était daté du 31 décembre 2018. À ce moment, le régime faisait état d'un déficit actuariel de 1,89 milliard de dollars (2017 – déficit actuariel de 0,74 milliard de dollars), selon des engagements actuariels de 28,4 milliards de dollars (2017 – 27,2 milliards de dollars) et un actif actuariel de 26,6 milliards de dollars (2017 – 26,5 milliards de dollars). La suffisance permanente des taux de cotisation actuels devra faire l'objet d'une surveillance car les fluctuations des marchés financiers pourraient mener à un accroissement futur des besoins de financement.

6. Prestations de retraite et avantages postérieurs à l'emploi

La société offre certains avantages, notamment des prestations de retraite et d'autres avantages postérieurs à l'emploi à ses employés. Les avantages postérieurs à l'emploi au 31 mars comprennent les éléments suivants :

	2019	2018
Coût des prestations pour la période actuelle	1 421 113 \$	1 389 780 \$
Perte actuarielle non amortie	(263 924)	(313 229)
Avantages complémentaires postérieurs à la retraite	1 157 189	1 076 551
Prestations de retraite constituées	-	-
	1 157 189 \$	1 076 551 \$

Avantages complémentaires de retraite

Les paiements de ces avantages totalisaient 147 193 \$ (2018 – 127 669 \$), ce qui comprend les versements pour les employés actuels et ceux à la retraite. Les évaluations actuarielles aux fins de la comptabilité sont effectuées pour les avantages complémentaires de retraite au moyen de la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Le rapport actuariel le plus récent a été publié en date du 31 mars 2016.

Société de transport d'Owen Sound limitée
Notes complémentaires aux états financiers

31 mars 2019

6. Prestations de retraite et avantages postérieurs à l'emploi (suite)

L'évaluation actuarielle se fonde sur diverses hypothèses quant à des événements futurs, notamment les taux d'inflation, les taux d'inflation des frais médicaux, la croissance des salaires, le roulement du personnel et les taux de mortalité. Les hypothèses utilisées reflètent les meilleures estimations de la direction. Les obligations relatives aux avantages postérieurs à l'emploi ont été déterminées en utilisant un taux d'actualisation de 4,75 %. Pour les coûts des services complémentaires de santé, un taux de croissance annuel de 5,3 % a été prévu pour 2017, diminuant à un taux de 4,0 % par année pour 2021. Pour les frais dentaires, un taux de croissance annuel de 4,0 % a été prévu.

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Coût des prestations pour la période actuelle	28 655 \$	26 819 \$
Amortissement de la perte actuarielle	<u>49 305</u>	<u>49 305</u>
Charges au titre des prestations de retraite	77 960	76 124
Charges d'intérêt	65 210	63 791
Prestations payées	<u>(62 532)</u>	<u>(60 768)</u>
Dépenses totales pour l'exercice	<u>80 638 \$</u>	<u>79 147 \$</u>

Société de transport d'Owen Sound limitée

Notes complémentaires aux états financiers

31 mars 2019

7. Prestations futures de la CSPAAT et engagement

Puisque l'OSTC est un employeur mentionné à l'annexe 2 de la *Loi de 1997 sur la sécurité professionnelle et l'assurance contre les accidents du travail*, elle est tenue d'assurer elle-même la totalité du risque associé à ses propres demandes d'indemnisation à la CSPAAT et est individuellement responsable du remboursement à la CSPAAT de tous les coûts en lien avec les demandes d'indemnisation de ses travailleurs à la CSPAAT.

	2019	2018
Obligation au titre des prestations constituées	309 268 \$	306 651 \$
Gain actuariel non amorti (perte)	13 018	(7 549)
Prestations futures de la CSPAAT	322 286 \$	299 102 \$

Les évaluations actuarielles aux fins de la comptabilité sont effectuées, pour les prestations futures de la CSPAAT, au moyen de la méthode de la répartition des prestations. Le rapport actuariel le plus récent a été publié en date du 31 mars 2016.

L'évaluation actuarielle se fonde sur diverses hypothèses sur des événements futurs, notamment les taux d'actualisation, les hausses des salaires et les taux de paiement de la CSPAAT. Les hypothèses utilisées reflètent les meilleures estimations de la direction. Les obligations relatives aux avantages de la CSPAAT ont été actualisées en utilisant un taux d'actualisation de 4,25 %, 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.

	2019	2018
Coût des prestations pour la période actuelle	27 356 \$	26 138 \$
Amortissement des pertes	20 567	20 567
Charges des prestations de la CSPAAT	47 923	46 705
Charges d'intérêt	12 816	12 724
Prestations payées	(37 555)	(37 071)
Dépenses totales pour l'exercice	23 184 \$	22 358 \$

8. Immobilisations corporelles

Au 31 mars 2019, une somme de 1 520 630 \$ (2018 – 1 145 821 \$) en immobilisations corporelles pour le traversier Chi-Cheemaun n'avait pas été amortie, les travaux d'installation n'étant pas terminés.

En 2019, l'OSTC a acquis des immobilisations corporelles d'une valeur de 1 501 890 \$ (2018 – 1 136 442 \$) avec des fonds d'immobilisation. Des fonds d'immobilisation de 1 242 623 \$

Société de transport d'Owen Sound limitée
Notes complémentaires aux états financiers

31 mars 2019

(2018 – -0-\$) ont été reçus pour des projets qui ne répondaient pas aux exigences de capitalisation et ont donc été comptabilisés en charges. L'OSTC a utilisé 18 740 \$ (2018 – 22 380 \$) de ses propres fonds d'exploitation pour couvrir des coûts additionnels en immobilisations.

Société de transport d'Owen Sound limitée
Notes complémentaires aux états financiers

31 mars 2019

8. Immobilisations corporelles (suite)

							2019
	Terrains	Aménagements des terrains	Immeubles et améliorations	Matériel et autres	Traversier Chi- Cheemaun	Traversier Niska	Total
Coût, début d'exercice	76 100 \$	20 200 \$	2 427 423 \$	702 786 \$	31 301 546 \$	4 420 172 \$	38 948 227 \$
Ajouts	-	-	446 083	12 948	978 708	82 892	1 520 631
Coût, fin d'exercice	76 100	20 200	2 873 506	715 734	32 280 254	4 503 064	40 468 858
Amortissement cumulé, début d'exercice	-	10 100	1 235 510	593 630	16 021 487	653 057	18 513 784
Amortissement	-	1 010	202 624	39 237	715 360	179 856	1 138 087
Amortissement cumulé, fin d'exercice	-	11 110	1 438 134	632 867	16 736 847	832 913	19 651 871
Valeur comptable nette, fin d'exercice	76 100 \$	9 090 \$	1 435 372 \$	82 867 \$	15 543 407 \$	3 670 151 \$	20 816 987 \$

Société de transport d'Owen Sound limitée
Notes complémentaires aux états financiers

31 mars 2019

8. Immobilisations corporelles (suite)

							2018
	Terrains	Aménagements des terrains	Immeubles et améliorations	Matériel et autres	Traversier Chi- Cheemaun	Traversier Niska	Total
Coût, début d'exercice	76 100 \$	20 200 \$	2 268 145 \$	695 746 \$	30 309 042 \$	4 420 172 \$	37 789 405 \$
Ajouts	-	-	159 278	7 040	992 504	-	1 158 822
Coût, fin d'exercice	76 100	20 200	2 427 423	702 786	31 301 546	4 420 172	38 948 227
Amortissement cumulé, début d'exercice	-	9 090	1 035 298	554 082	15 347 947	472 653	17 419 070
Amortissement	-	1 010	200 212	39 548	673 540	180 404	1 094 714
Amortissement cumulé, fin d'exercice	-	10 100	1 235 510	593 630	16 021 487	653 057	18 513 784
Valeur comptable nette, fin d'exercice	76 100 \$	10 100 \$	1 191 913 \$	109 156 \$	15 280 059 \$	3 767 115 \$	20 434 443 \$

Société de transport d'Owen Sound limitée

Notes complémentaires aux états financiers

31 mars 2019

9. Excédent accumulé

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

	2019	2018
Investissements dans les immobilisations corporelles (note 8)	20 816 987 \$	20 434 443 \$
Prestations de la CSPAAT non capitalisées (note 7)	(322 286)	(299 102)
Prestations futures des employés non capitalisées (note 6)	(1 157 189)	(1 076 551)
Excédent général (note 10)	3 934 083	3 952 065
Excédent accumulé	23 271 595 \$	23 010 855 \$

10. Budgets

Selon les principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public, les montants budgétaires doivent être comptabilisés sur les états consolidés des résultats d'exploitation et de l'excédent accumulé et de la variation dans les actifs financiers nets aux fins de comparaison. Les montants du budget 2019 de l'OSTC, lequel a été approuvé par le conseil d'administration, ont été reclassés afin qu'ils soient conformes à la présentation des états consolidés des résultats d'exploitation et de l'excédent accumulé et de la variation dans les actifs financiers nets. Ci-après figure un rapprochement du budget approuvé par le conseil d'administration.

	2019 Budget	2019 Réel	2018 Réel
Excédent annuel (page 5)	2 989 812 \$	260 740 \$	1 224 858 \$
Amortissement	-	1 138 087	1 094 714
Variation des obligations non capitalisées	-	103 822	101 505
	2 989 812	1 502 649	2 421 077
Acquisition d'immobilisations, cessions et dépréciations	(2 971 000)	(1 520 631)	(1 158 822)
	18 812	(17 982)	1 262 255
Excédent général de l'exercice précédent	-	3 952 065	2 689 810
Excédent général (note 9)	18 812 \$	3 934 083 \$	3 952 065 \$

Société de transport d'Owen Sound limitée

Notes complémentaires aux états financiers

31 mars 2019

11. Éventualités

- a) L'OSTC a été nommée dans un certain nombre d'actions judiciaires consécutives à un accident d'avion mortel ayant eu lieu le 17 janvier 2004 à l'île Pelée. Une demande reste en instance.

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 couvrir l'OSTC dans le cadre de l'entente d'exploitation.

À l'heure actuelle, il n'est pas possible de déterminer l'issue de l'action restant en instance, et ainsi celle-ci ne figure pas dans les états financiers. Toutefois, si les dommages-intérêts dépassaient la couverture en place, l'OSTC sera indemnisée par le ministère des Transports.

- b) L'OSTC est impliquée dans d'autres actions en justice, et croit avoir les justifications juridiques et/ou la couverture d'assurance appropriées à l'égard de ces litiges. Il est toutefois possible que ces cas entraînent des résultats défavorables pour la société. Les résultats d'un litige sont difficiles à prédire. Si un résultat défavorable se produit, la direction croit que le montant de toute perte qui pourrait dépasser la couverture d'assurance sera peu important.
- c) L'OSTC n'a pas conclu de convention collective avec le Syndicat International des Marins Canadiens. Cette convention est devenue échue le 31 décembre 2018. Il n'est pas possible actuellement de déterminer l'issue des négociations.

12. 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.

	2019		
	Juste valeur	Coût	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 252 491 \$	- \$	1 252 491 \$
Comptes débiteurs	- \$	2 684 096 \$	2 684 096 \$
Comptes créditeurs et charges à payer	- \$	(304 299) \$	(304 299) \$
2018			
	Juste valeur	Coût	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 573 093 \$	- \$	2 573 093 \$
Comptes débiteurs	- \$	1 462 426 \$	1 462 426 \$
Comptes créditeurs et charges à payer	- \$	(340 949) \$	(340 949) \$

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

Société de transport d'Owen Sound limitée

Notes complémentaires aux états financiers

31 mars 2019

13. Financement gouvernemental

a) Ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines

En vertu d'un protocole d'entente avec le ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines, l'OSTC reçoit de la Province de l'Ontario des fonds d'exploitation et d'immobilisation. Les subventions d'exploitation reçues pour l'exploitation de l'OSTC à Owen Sound et Moosonee se fondent sur un plan d'exploitation approuvé, et lui sont versées chaque trimestre. Ces sommes totalisent 2 363 000 \$ (2018 – 2 363 000 \$).

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 totalisaient 1 501 890 \$ (2018 – 1 136 442 \$). Des fonds d'immobilisation additionnels de 1 242 643 \$ (2018 – -0-\$) ont été reçus pour des projets qui ne répondaient pas aux exigences de capitalisation. Les versements au titre des immobilisations et de l'exploitation reçus pendant l'exercice totalisaient 5 107 513 \$ (2018 – 3 499 442 \$).

b) Ministère des Transports

L'OSTC a conclu un accord avec le ministère des Transports pour la gestion et l'exploitation d'un service de traversier de l'île Pelée sur le lac Érié entre les ports de Kingsville, de Leamington et de l'île Pelée en Ontario et le port de Sandusky dans l'État de l'Ohio. En vertu de cet accord, l'OSTC a reçu 468 904 \$ en honoraires de gestion pour la saison de navigation 2018.

En vertu de l'accord quinquennal modifié se terminant le 31 mars 2023, le ministère doit rembourser à l'OSTC les honoraires de gestion annuels de 400 000 \$, indexés à l'indice des prix à la consommation jusqu'à un maximum de 3 % par année (maximum de 480 000 \$ par année). L'accord stipule en outre que l'OSTC recevra des honoraires de gestion de projet jusqu'à concurrence de 2 % de la valeur du navire pour des améliorations aux immobilisations qui sont supervisées par l'OSTC au nom du ministère des Transports.

Les produits et les charges liés à l'exploitation de ce service ne figurent pas dans ces états financiers.

c) Changement de ministère

Après la fin de l'exercice, l'OSTC a été informée qu'à partir du 1^{er} avril 2019, les activités du MS Chi-Cheemaun et du MV Niska I recevront leur financement par l'entremise du ministère des Transports et non plus du ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines.

14. Dépendance économique

L'OSTC dépend du subventionnement continu du ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines et du ministère des Transports pour poursuivre ses activités.

Société de transport d'Owen Sound limitée
Notes complémentaires aux états financiers

31 mars 2019

15. Information sectorielle

L'OSTC est un organisme gouvernemental de la Province de l'Ontario qui possède et exploite des services saisonniers de traversier pour des passagers et des véhicules. Des secteurs fonctionnels distincts ont été divulgués séparément dans l'information sectorielle. La nature de ces secteurs et les activités qu'ils englobent sont les suivants :

MS Chi-Cheemaun

Le MS Chi-Cheemaun est un traversier qui voyage entre Tobermory et l'île Manitoulin.

MV Niska I

Le MV Niska I est un traversier de type péniche de débarquement qui voyage entre Moosonee et l'île Moose Factory sur la rivière Moose, dans le Nord de l'Ontario.

Société de transport d'Owen Sound limitée
Notes complémentaires aux états financiers

31 mars 2019

Pour l'exercice terminé le 31 mars	MS Chi-Cheemaun	MV Niska I	Total 2019	Total 2018
Produits				
Subvention d'EDNM	4 637 121 \$	470 392 \$	5 107 513 \$	3 499 442 \$
Services de traversier	7 785 412	14 859	7 800 271	8 009 147
Honoraires de gestion du service de traversier de l'île Pelée	468 904	-	468 904	465 989
Intérêts, frais de transport et autres	190 304	156 381	346 685	437 502
	13 081 741	641 632	13 723 373	12 412 080
Charges				
Entretien et réparations	2 105 027	178 767	2 283 794	778 164
Salaires	4 231 496	85 814	4 317 310	3 954 046
Frais généraux et d'administration	1 725 052	159 447	1 884 499	1 907 831
Carburant	1 355 639	30 752	1 386 391	1 052 445
Services	833 633	229 085	1 062 718	1 048 943
Avantages sociaux des employés	1 013 817	-	1 013 817	978 839
Amortissement	958 230	179 857	1 138 087	1 094 714
Services publics	232 753	3 463	236 216	232 450
Outils et fournitures d'exploitation	135 144	4 657	139 801	139 790
	12 590 791	871 842	13 462 633	11 187 222
Excédent (déficit) annuel	490 950	(230 210)	260 740	1 224 858
Amortissement	958 230	179 857	1 138 087	1 094 714
Achats d'immobilisations	(1 603 523)	82 892	(1 520 631)	(1 158 822)
Obligations non capitalisées	103 822	-	103 822	101 505
Excédent (déficit) de fonctionnement	(50 521) \$	32 539 \$	(17 982) \$	1 262 255 \$

Société de transport d'Owen Sound limitée

Notes complémentaires aux états financiers

31 mars 2019

16. 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. L'encaisse de l'OSTC est détenue auprès de banques à charte fédérales qui sont assurées par la Société d'assurance-dépôts du Canada. En cas de défaillance, les comptes de caisse de l'OSTC sont assurés à hauteur de 100 000 \$.

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

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

L'OSTC mesure son exposition au risque de crédit selon le retard de paiement des créances. Une provision pour dépréciation est établie selon l'expérience historique de l'OSTC en matière de recouvrement. Au 31 mars 2019, il n'y avait aucune provision pour dépréciation.

Il n'y a eu aucune variation importante par rapport à l'exercice précédent concernant l'exposition au risque ou les politiques, procédures et méthodes utilisées pour mesurer ce risque.

Risque de marché

Le risque de marché correspond au risque de variation de la juste valeur ou du flux de trésorerie futur d'instruments financiers causée par des facteurs de marché. Les facteurs de marché comprennent trois types de risque : les taux d'intérêt, les taux de change et les marchés boursiers. L'OSTC n'est pas exposée à des risques importants liés aux taux de change ou aux marchés boursiers puisqu'elle ne fait guère de transactions en devises et ne détient pas d'instruments de capitaux.

Il n'y a eu aucune variation importante par rapport à l'exercice précédent concernant l'exposition au risque ou les politiques, procédures et méthodes utilisées pour mesurer ce risque.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt correspond à la possibilité de perte financière causée par des variations de la juste valeur ou du flux de trésorerie futur d'instruments financiers en raison de changements dans les taux d'intérêt du marché.

L'OSTC n'est pas exposée à ce risque parce qu'elle n'a aucun placement portant intérêt.

Il n'y a eu aucune variation importante par rapport à l'exercice précédent concernant l'exposition au risque ou les politiques, procédures et méthodes utilisées pour mesurer ce risque.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque lié à la capacité de l'OSTC de réunir les fonds nécessaires pour faire face à une obligation financière. L'OSTC atténue ce risque en

Société de transport d'Owen Sound limitée

Notes complémentaires aux états financiers

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.
