



Un organisme du gouvernement de l'Ontario

**Commission de transport Ontario Northland
Rapport annuel 2018-2019**



Table des matières

FAITS SAILLANTS.....	3
VUE D'ENSEMBLE.....	4
SERVICES.....	4
VISION.....	4
VALEURS.....	4
GOUVERNANCE.....	5
MANDAT.....	5
STRUCTURE HIÉRARCHIQUE.....	6
MEMBRES DE LA COMMISSION.....	6
PRINCIPAUX DIRIGEANTS D'ONTARIO NORTHLAND.....	6
PERSONNEL.....	6
2018-2019 EN BREF..	7
SERVICES VOYAGEURS.....	7
SERVICES FERROVIAIRES.....	9
MESURES DE RENDEMENT PUBLIQUES.....	14
ÉTATS FINANCIERS.....	15

Message du président

Ce fut un honneur pour moi de continuer à présider la Commission de transport Ontario Northland en 2018-2019. La Commission et l'équipe de la haute direction ont poursuivi leurs efforts pour combler et dépasser les attentes de nos clients, passagers et intervenants.

En 2018-2019, Ontario Northland a saisi les occasions, augmenté les niveaux de service et relevé les défis tout en faisant progresser son plan d'activités axé sur l'amélioration et l'innovation continues. L'organisme a exploité de façon sécuritaire les services de transport ferroviaire et d'autocars dans le nord de l'Ontario dans des conditions météorologiques difficiles, a géré efficacement la hausse des coûts d'exploitation, a atténué la baisse des volumes ferroviaires et des clients existants et a amélioré sa préparation aux situations d'urgence à la suite d'un regrettable déraillement du train de passagers Polar Bear Express, son premier déraillement important en trente-cinq ans.

Le plan d'affaires a été exécuté avec succès en réaction aux facteurs économiques et du marché. La baisse imprévue de la clientèle, la volatilité du prix du carburant, les frais occasionnés par le déraillement, les retards dans l'activité de fusion des régimes de retraite et une pause dans les travaux pour un client en remise à neuf ont tous eu des répercussions importantes sur les opérations. Malgré ces défis importants, Ontario Northland a terminé l'exercice 2018-2019 en respectant le budget.

Il s'agit d'une réalisation incroyable pour l'organisme. Un programme dynamique qui vise à réaliser des gains d'efficience a été mis en œuvre, malgré une augmentation importante des dépenses et la nécessité de réagir aux fluctuations imprévues du marché et aux événements à risque qui échappaient à tout contrôle. L'organisme a élargi son service d'autocars et a tenu ses promesses budgétaires, tout en composant avec les pressions qui ont découlé de l'expiration des contrats de travail, du vieillissement de l'équipement et de l'infrastructure, et d'un ensemble diversifié d'attentes de nombreux groupes d'intervenants.

Dans le présent rapport, vous trouverez de nombreux exemples de l'incidence positive de la culture d'innovation d'Ontario Northland sur le nord-est de l'Ontario. Cette situation est en grande partie attribuable à la contribution de plus de 760 employés talentueux qui assurent un transport sûr et fiable pour les passagers et les marchandises et améliorent le matériel de transport grâce à des services de réparation.

Notre vision claire chez Ontario Northland consiste à trouver des solutions durables pour améliorer le transport dans le nord de l'Ontario et à offrir ces services de la plus haute qualité. Avec l'appui du gouvernement provincial, nous continuerons de nous améliorer, surtout grâce à notre solide programme d'immobilisations qui est axé sur le retour et le maintien en bon état de nos immobilisations.

Je suis reconnaissant à nos fidèles clients qui utilisent nos services et en font la promotion. Nous avons un profond sens des responsabilités envers les communautés, les entreprises et les gens que nous servons et que nous relient. Cela s'inscrit dans notre culture grâce à des employés dévoués que notre impact rend extrêmement fiers depuis un siècle. Nous savons qu'en travaillant ensemble, nous pouvons continuer à offrir des solutions de transport qui amélioreront l'économie et la vie des habitants du nord pendant de nombreuses années.

Au nom de la Commission, je vous remercie de l'intérêt que vous portez à Ontario Northland.



Tom Laughren
Président, Commission de transport Ontario Northland

Faits saillants

TRANSPORT DES VOYAGEURS

51 189 déplacements de passagers ont été effectués sur le train de voyageurs Polar Bear Express entre Cochrane et Moosonee

311 080 déplacements de passagers ont été effectués sur les autocars Ontario Northland

TRANSPORT DES MARCHANDISES

33 739 envois en wagon complet

4,8 millions de kilogrammes d'envois par service de messagerie ont été livrés entre Moosonee et Cochrane

3 251 véhicules transportés entre Moosonee et Cochrane

ÉQUIPEMENT ET INFRASTRUCTURE

24 locomotives actives

35 autobus en service

854 milles de voie ferrée entretenue (1 374 km)

675 milles (1 086 km) sur notre ligne principale

450 passages à niveau

90 ponts ferroviaires

508 aiguillages

IMPACT ÉCONOMIQUE*

Ontario Northland a généré un PIB d'environ 125,24 millions de dollars dans diverses collectivités du Nord-Est ontarien en 2017.

Ontario Northland a injecté des recettes (ventes) d'environ 225 millions de dollars en Ontario en 2017, soit environ le quart de la contribution du secteur de la foresterie et de l'exploitation forestière de l'Ontario.

EMPLOYÉS

763 employés

20 % sont des femmes

4 % des employés s'identifient comme Autochtones

Le taux de participation des femmes d'Ontario Northland (20 %) est 6 % plus élevé que le taux de participation des femmes dans les industries du transport ferroviaire (13 %) et 7 % plus élevé que dans les industries du transport par camion (12 %).

* Source : Étude d'impact économique et social Ontario Northland, EY, 2018

Vue d'ensemble

La Commission de transport Ontario Northland (CTON ou Ontario Northland), société d'État de la province de l'Ontario, fournit des services de transport fiables et efficaces dans le Nord-Est de l'Ontario.

Services

Établie à North Bay et œuvrant principalement dans le Nord-Est ontarien, Ontario Northland offre les services suivants :

- Polar Bear Express (services ferroviaires voyageurs qui offrent le seul lien terrestre pendant toute l'année entre Cochrane et Moosonee);
- services de fret ferroviaire;
- services techniques ferroviaires et remise à neuf;
- services d'autocars qui desservent le Nord-Est de l'Ontario à destination de Toronto, Sault Ste. Marie et Ottawa

Vision

Offrir des solutions de valeur efficaces en matière de transport pour les cent prochaines années.

Ontario Northland sera le chef de file du transport dans le nord de l'Ontario, offrant des solutions de valeur vitales et efficaces, y compris le transport ferroviaire de passagers et de marchandises, les services d'autocar, le Cochrane Station Inn et les services techniques ferroviaires et de remise à neuf pour les voitures, les wagons et les locomotives.

Nous mettrons l'accent sur l'excellence, l'innovation et la collaboration de l'entreprise et des employés. Nous établirons des pratiques commerciales rentables, adopterons désormais une culture d'amélioration continue et fonctionnerons avec une efficacité et une efficience accrues afin de favoriser la viabilité d'Ontario Northland.

En tant qu'employés, nous serons fiers de notre travail et de notre lieu de travail. Nous favoriserons une culture de communication ouverte, d'équité, de diversité et de créativité qui sécurisera et valorisera la main-d'œuvre.

Valeurs

En adoptant les valeurs suivantes, le personnel d'Ontario Northland partage la responsabilité d'offrir des solutions de valeur efficaces en matière de transport pour les cent prochaines années :

- responsabilité
- satisfaction de la clientèle
- équipe/environnement de travail positif
- sécurité
- amélioration continue

Gouvernance

La CTON est une société d'État du gouvernement de l'Ontario. Elle a été établie en 1902 par le gouvernement en 1902 en vertu de la *Loi sur la Commission de transport Ontario Northland*.

La CTON relève du ministre de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines (MÉDNM) à qui elle est redevable de l'exécution de ses obligations, de la gestion de ses ressources et des normes de qualité des services offerts. Les membres de la Commission sont nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil et passent par un processus de candidature établi par le Secrétariat des nominations.

La CTON et le MÉDNM sont régis par un protocole d'entente (PE) qui a été mis à jour en novembre 2016. Ce protocole a pour objectif de définir le mandat de l'organisme ainsi que les liens de responsabilité entre la CTON et le MÉDNM. Il établit clairement les responsabilités du ministre, du sous-ministre, du président de la Commission de transport Ontario Northland, des commissaires et du PDG.

Mandat

Le 4 novembre 2016, la province de l'Ontario a approuvé un nouveau mandat pour la CTON, lui ordonnant de continuer à offrir des services performants, sécuritaires et fiables, y compris le transport ferroviaire de marchandises, les services d'autocar, la gestion du Cochrane Station Inn et d'autres actifs immobiliers, le train de voyageurs Polar Bear Express, ainsi que des services de remise à neuf et de réparation des wagons de l'entreprise et des voitures du Polar Bear Express et la prestation de ces mêmes services à des clients externes.

Le mandat de la CTON lui stipule :

- a) de continuer à offrir des services performants, sécuritaires et fiables dans le nord de l'Ontario afin de soutenir la viabilité à long terme de l'entreprise grâce à ses efforts de transformation et selon les directives que la province de l'Ontario pourrait, de temps à autre, lui transmettre par l'entremise du ministre;
- b) de fournir des services de remise à neuf et de réparation aux clients externes sur la base du recouvrement complet des coûts sans que cela nuise à la prestation des autres services.

En octobre 2017, une lettre de mandat a été envoyée à la CTON pour lui demander :

- de poursuivre les initiatives de transformation afin d'assurer la viabilité à long terme;
- de collaborer avec le MÉDNM pour mettre en œuvre les conclusions du cadre de responsabilisation et des examens du mandat, y compris les initiatives globales, comme la clarification des objectifs socioéconomiques et de transformation et la modernisation de la *Loi sur la Commission de transport Ontario Northland*;
- de poursuivre l'élaboration du plan d'immobilisations décennal de la CTON, y compris des mesures du rendement et des stratégies de priorités qui assurent le maintien de l'infrastructure en bon état et la sécurité, l'efficacité et la fiabilité des services de transport;
- de continuer à appuyer les initiatives gouvernementales, comme le changement climatique et la modernisation des autobus intercommunautaires.

Ces attentes ont été comblées en 2018-2019. Les points saillants comprennent l'élargissement des services d'autobus, l'augmentation de l'achalandage dans les autobus, les efforts en vue d'une fusion de régimes de retraite pour assurer la viabilité à long terme et l'amélioration de l'état des immobilisations, tous les projets ayant été achevés dans les limites du budget et des délais prévus dans le plan décennal d'immobilisations. D'autres points saillants du rendement sont énumérés dans le présent document.

Structure hiérarchique

Le président-directeur général relève de la CTON, qui se compose d'un président et de membres de la Commission, tous nommés par la province de l'Ontario. La Commission, à son tour, se rapporte au ministre de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines, ministère responsable de la supervision de la CTON.

Membres de la Commission

Thomas Laughren, Timmins, président
(nommé le 11 mars 2018 pour un mandat de trois ans)

Steven Carmichael, North Bay
(nommé le 11 mars 2018 pour un mandat d'un an)

Ewen Cornick, North Bay
(nommé le 11 mars 2018 pour un mandat de deux ans)

Gaétan Malette, Timmins
(nommé le 11 mars 2018 pour un mandat de trois ans)

Debra Sikora, Guelph
(nommée le 18 mai 2017 pour un mandat de trois ans)

Lillian Trapper, South Porcupine
(nommée le 7 mars 2018 pour un mandat de trois ans)

Ila Watson, Sault Ste. Marie
(nommée le 11 mars 2018 pour un mandat de trois ans)

Le montant combiné de la rémunération de toutes les personnes nommées s'élevait à 11 850 \$ pour l'exercice en cours.

Principaux dirigeants d'Ontario Northland

Corina Moore – présidente et directrice générale

Grant Bailey – vice-président des services du transport

Chad Evans – vice-président des services organisationnels

Dennis Higgs – vice-président des services techniques ferroviaires et de la remise à neuf

Donna Jaques – avocate-conseil

Personnel

Ontario Northland compte 763 employés qui proviennent du nord de l'Ontario et du Nord-ouest québécois.

2018-2019 en bref

Services voyageurs

Services d'autocar

Les services d'autocar voyageurs réguliers et nolisés ont injecté des revenus de 13 millions de dollars pour l'entreprise, soit une augmentation de 18 % par rapport à l'année précédente et de 16 % par rapport à l'objectif, en raison de l'augmentation de l'achalandage attribuable aux itinéraires élargis et réguliers. Les frais d'exploitation ont augmenté de 39 % en raison de l'ajout de 1 109 166 km aux services d'autocar dans les collectivités peu peuplées du nord de l'Ontario, de l'augmentation des salaires attribuable à l'embauche d'opérateurs et de mécaniciens et d'avantages sociaux, ainsi que des coûts ponctuels supplémentaires pour l'expansion des itinéraires.

À la demande de la province de l'Ontario, la CTON a poursuivi l'expansion des services intercommunautaires d'autocars en 2018-2019. En avril 2018, les services d'autocar ont été introduits dans l'île Manitoulin, et 2018-2019 a marqué une année complète d'exploitation dans le nouvel itinéraire de Sault Ste. Marie et White River. De nouveaux itinéraires, des activités de marketing accrues et des liaisons sans heurts ont entraîné 53 058 déplacements de plus, soit une augmentation de 21 % par rapport à l'année précédente.

Nombre de voyageurs :	2018-2019	2017-2018	2016-2017
Autocars	311 080	258 022	243 482

Polar Bear Express :

Le Polar Bear Express a généré des revenus de 6,6 millions de dollars pour l'organisme, soit une diminution de 12 % par rapport à l'année précédente, et de 11 % par rapport à l'objectif. Diverses raisons expliquent cette diminution, notamment un itinéraire hivernal prolongé le long de la ligne ferroviaire, ce qui a réduit l'achalandage, ainsi que la circulation à la baisse des marchandises entre Cochrane et Moosonee. Les frais d'exploitation ont totalisé 21,7 millions de dollars, soit une augmentation de 18 % par rapport à l'année précédente en raison de l'augmentation des coûts du carburant et des frais mécaniques liés aux conditions hivernales difficiles et au vieillissement de l'équipement.

Les envois par service de messagerie par voie ferroviaire de Polar Bear Express, qui comprennent de plus petits biens, ont augmenté de 600 000 kilogrammes, tout comme les revenus de ce service de plus de 0,2 million de dollars par rapport à l'exercice précédent.

L'achalandage du Polar Bear Express a diminué de 7 % cette année en partie en raison d'une baisse du fret pour la construction dans les collectivités côtières de la baie James, et de la prolongation de la saison des routes d'hiver. La ponctualité du Polar Bear Express était de 88 %, soit une baisse de 10 %. La diminution de la ponctualité est attribuable aux commandes lentes mises en place pendant la construction et l'entretien des voies.

Nombre de voyageurs :	2018-2019	2017-2018	2016-2017
Polar Bear Express	51 189	54 895	57 131

Le train de voyageurs Polar Bear Express a connu son premier déraillement en plus de 35 ans d'exploitation en mai 2018. Cet événement malheureux a entraîné des dépenses imprévues qui se chiffrent à 2,5 millions de dollars. Depuis ce déraillement, la CTON a mis à jour et mis en pratique un plan d'intervention d'urgence qui comprend du nouvel équipement à bord pour assurer une sécurité accrue.

Cochrane Station Inn :

Le taux d'occupation du Station Inn pour l'exercice en cours était de 51 %, en baisse de 2 % par rapport à l'année précédente.

Cette diminution est principalement liée aux importantes chutes de neige dans la région du Sud, ce qui a entraîné une réduction du trafic touristique de motoneiges dans le Nord. Cochrane a toujours connu des chutes de neige plus importantes que les régions du Sud, attirant des amateurs de motoneige dans la région. En 2018, North Bay a connu des niveaux record de chutes de neige, soit le double de celles de 2017, ce qui a attiré des motoneigistes dans la région environnante et réduit par conséquent les niveaux d'occupation à l'auberge.

Investissement en capital :

Les dépenses en immobilisations des Services voyageurs ont totalisé 18,6 millions de dollars. L'expansion du réseau intercommunautaire d'autobus s'est poursuivie par l'ajout de quatre autobus à la flotte d'Ontario Northland, y compris son premier minibus. Le projet de remise à neuf du Polar Bear Express s'est poursuivi avec la remise en état de trois voitures et la remise en état imminente d'une nouvelle voiture-restaurant, qui devrait être lancée au printemps 2019. Un transporteur automobile renouvelé a fourni une méthode améliorée de transport des véhicules sur le Polar Bear Express. Des améliorations ont également été apportées aux garages d'autobus de Timmins et de North Bay, ainsi qu'aux gares de North Bay et de Cochrane. On a réalisé des progrès technologiques grâce à l'introduction d'un système de surveillance par caméra dans les autobus, d'un système de registre électronique, d'un nouveau système de messageries par autocar et d'améliorations au système de point de vente du Cochrane Station Inn.

Faits saillants du rendement :

- Les services d'autocars ont été élargis pour assurer la qualité de la desserte le long du corridor routier est et ouest de la Transcanadienne, d'Ottawa à Sudbury et à Sault Ste Marie jusqu'à White River, offrant ainsi des services de transport essentiels à de nombreuses petites collectivités.
- Les prix des services aux voyageurs, y compris la billetterie, les prix des aliments, ainsi que les tarifs des transporteurs automobiles et de transport express, ont été rajustés pour suivre le rythme de l'inflation.
- Le plan d'intervention d'urgence pour le train de voyageurs Polar Bear Express a été mis à jour et la préparation en cas d'incident a été améliorée grâce à l'ajout de matériel d'urgence d'hiver dans le train.
- Le montant des travaux de recouvrement sous garantie et des réclamations aux fournisseurs d'autocars a été augmenté, ce qui a réduit les dépenses au titre de la main-d'œuvre et de l'entretien des pièces.
- Une application mobile de balayage des billets d'autobus a été lancée pour l'acceptation et le suivi des billets d'autobus entre compagnies afin que la planification de la capacité et les renseignements opérationnels sur l'achalandage soient améliorés.
- Une campagne de marketing d'un an pour les services d'autocars a fait la promotion de nouveaux itinéraires et de nouvelles destinations, ce qui a permis de mieux faire connaître et de faire augmenter de 21 % l'achalandage pour tous les itinéraires.
- Les politiques sur les bagages ont été mises à jour, ce qui a fait augmenter les taux de bagages enregistrés supplémentaires.
- Un partenariat fructueux a été établi avec Metrolinx dans le cadre d'un nouveau service de liaison multimodale qui vise à relier les voyageurs du Réseau GO aux services d'autocars de la CTON au moyen d'un billet ininterrompu pour la région de Muskoka, tout en ajoutant l'arrêt 407 du Réseau GO pour relier les passagers de la CTON à l'aéroport Pearson.

Services ferroviaires

Les recettes du transport ferroviaire de marchandises se sont chiffrées à 39,2 millions de dollars, soit une augmentation de 2,5 millions de dollars (7 %) par rapport à l'année précédente. Malgré cela, les revenus ont été inférieurs à l'objectif en raison de la fermeture imprévue de l'un des plus importants clients du transport ferroviaire de marchandises d'Ontario Northland, ce qui a entraîné une baisse du trafic de wagons et un manque à gagner estimatif de 1 million de dollars.

Les dépenses d'exploitation des Services ferroviaires ont totalisé 39 millions de dollars, soit une légère baisse par rapport à l'année précédente (0,4 million de dollars), même si les prix du carburant ont augmenté considérablement (de 13 % à 25 % tout au long de l'année). Le montant total dépensé en carburant au cours du dernier exercice se chiffrait à 9,7 millions de dollars.

Au cours de cette période, 33 739 envois en wagons complets ont été expédiés. Il s'agit d'une diminution par rapport aux années précédentes, attribuable à un ralentissement des activités de commutation et à divers arrêts temporaires imprévus qui ont eu une incidence sur la production d'un client important.

Envois en wagons complets :

2018-2019	2017-2018	2016-2017
33 739	37 500	38 903

En octobre 2018, un train de marchandises en provenance de Hearst a déraillé, ce qui a entraîné des dépenses imprévues de 0,7 million de dollars.

Investissement en capital :

Les dépenses en immobilisations des Services ferroviaires ont atteint 36,4 millions de dollars. Ces fonds ont servi à maintenir le calendrier ambitieux d'entretien du réseau ferroviaire d'Ontario Northland. Les travaux de réfection comprenaient 6 ponts, 20 ponceaux, 29 traverses, 631 808 pieds de surface de voie ferrée, 43 962 raccordements et 16 milles de rails remplacés.

Faits saillants du rendement :

- Les tarifs et les prix des marchandises ont été rajustés au moyen de modalités contractuelles négociées et en fonction de tarifs de transport ferroviaire de marchandises comparables et de solutions de rechange comme le camionnage; de plus, des frais accessoires ont été mis à jour et mis en œuvre.
- Le système de gestion de la sécurité ferroviaire (RSMS) a été mis en service grâce à la formation et à l'évaluation des opérations quotidiennes.
- Un plan d'action a été mis en œuvre et a continué d'intensifier notre culture de sécurité en fonction des commentaires positifs et constructifs contenus dans l'audit sur le système RSMS réalisé en 2018 par Transports Canada.
- Un programme d'élimination des raccordements ferroviaires usagés a été mis en œuvre conformément à une politique d'élimination des raccordements un pour un, ce qui signifie qu'un raccordement est éliminé pour chaque nouveau raccordement installé.
- Les Services ferroviaires ont poursuivi la mise en œuvre du programme pluriannuel de modernisation des passages à niveau.
- Un nouveau logiciel Tabular General Bulletin Order de contrôle de la circulation ferroviaire a été installé. Il a pour but d'améliorer la sécurité et l'exactitude des bulletins d'utilisation pour les équipages de trains.
- Des ventes dynamiques de ferraille ferroviaire et de biens désuets ont généré un produit de 1,6 million de dollars.

Remise à neuf et réparations

La Division de la Remise à neuf et de la Réparation (DRR) a rempli son mandat en 2018-2019. Elle a en effet appuyé la Division des services ferroviaires et assuré la prestation de tous les travaux des clients externes sur la base du recouvrement complet des coûts. Au cours du présent exercice, la DRR a généré des revenus de 4,2 millions de dollars qui proviennent de travaux externes de réparation de wagons de marchandises, de voitures de voyageurs et de locomotives. Au cours de l'année, un client important a suspendu les travaux de remise en état, ce qui a entraîné des revenus inférieurs au budget. En outre, les travaux d'immobilisations internes étaient de plus en plus nécessaires, ce qui a fait diminuer la capacité de travail à forfait externe.

Une stratégie clé du plan de transformation de l'organisme consiste à commercialiser les services de réparation dans les ateliers de North Bay. En 2018-2019, cette stratégie a continué de produire des résultats positifs. Le travail externe a permis à Ontario Northland d'attirer et de former des travailleurs spécialisés, en plus de faire augmenter les achats de biens et services auprès de fournisseurs régionaux.

Les frais d'exploitation ont atteint 2,5 millions de dollars, soit une forte baisse par rapport à l'année précédente, ce qui a permis à la Division d'enregistrer un excédent de 1,7 million de dollars sur les revenus par rapport aux charges avant les autres postes. Chaque dollar de revenus excédentaires générés par la DRR a contribué à alléger la nécessité que l'organisme obtienne des subventions en atténuant les pressions financières sur le budget global.

Afin de s'aligner sur les exigences opérationnelles et sur la nature cyclique du travail de réusinage, la DRR a réduit son effectif de 24 personnes en octobre 2018. D'autres initiatives ont été mises en place pour baisser les dépenses de fonctionnement, dont certaines incluaient la gestion des coûts de la main-d'œuvre et des heures supplémentaires et de nouveaux processus visant à améliorer l'efficacité opérationnelle.

Investissement en capital :

Les dépenses en immobilisations de la DRR se sont chiffrées à 6,6 millions de dollars au cours de l'exercice 2018-2019. Des améliorations ont été apportées à plusieurs immeubles, y compris un nouveau refuge pour la remise en état des wagons de marchandises durant les mois d'hiver afin d'accroître l'efficacité. Vingt et un wagons de marchandises ont été remis en état. Deux remises en état de locomotives ont été effectuées et deux nouvelles unités de puissance auxiliaires ont été acquises et devraient augmenter le rendement énergétique. Cette Division a également mené à bien le programme de remise en état du Polar Bear Express dans le cadre des dépenses en immobilisations des Services voyageurs, en complétant deux autocars pour voyageurs et en complétant en grande partie une voiture-restaurant.

Faits saillants du rendement :

- Conclusion d'un contrat avec un important fournisseur de wagons-citernes et modifications à 123 wagons-citernes.
- Obtention de la certification d'installation et d'entretien du système de contrôle positif des trains (PTC) et obtention de nouveaux contrats externes, ce qui a permis de terminer 23 installations de PTC pour un chemin de fer de classe 1.
- Élargissement des services de remise en état des stocks de matériel roulant dans les ateliers de Rouyn, ce qui permettra d'achever la mise à niveau de 12 wagons de marchandises pour l'un des principaux clients d'Ontario Northland.
- Trois voitures particulières Polar Bear Express ont été remises à neuf.
- Conclusion d'un partenariat avec un collègue communautaire local, ce qui a donné lieu à un support de porte novateur pour les voitures de tourisme qui peut être utilisé pour améliorer l'intervention et la préparation en cas d'urgence du Polar Bear Express.
- Installation des appareils de chauffage au diesel dans les locomotives pour réduire le temps de marche au ralenti par temps froid.
- Réduction de huit jours à quatre heures du temps de nettoyage des blocs-moteurs, pour soutenir la remise à neuf des locomotives internes et externes.
- Réduction du temps d'attente pour la remise à neuf du moteur grâce à l'acquisition d'un appareil d'alésage en ligne.
- Installation d'un nouveau système de filtrage de l'air dans l'atelier de réparation automobile, ce qui améliore la santé et la sécurité des employés.
- Rapports d'inspection automatisés des locomotives qui permettent aux travailleurs d'utiliser une tablette pour soumettre des rapports par voie électronique plutôt que sur papier.

Services organisationnels

Les Services organisationnels d'Ontario Northland assurent la direction et la surveillance de l'élaboration et de l'exécution de la stratégie d'affaires globale de l'organisation. Ils fournissent une expertise pour les initiatives de transformation des activités, le respect des exigences des organismes et la présentation de rapports au Ministère et à la Commission, et ils évaluent et établissent continuellement les conditions propices à la capacité financière, à l'innovation, à l'excellence des employés, à la collaboration et à la culture de l'organisme.

Les charges au titre des Services organisationnels ont augmenté de 2,3 millions de dollars d'une année à l'autre pour inclure la restructuration organisationnelle, la planification de la relève, les missions de consultation pour les initiatives de transformation et l'administration du programme d'immobilisations, ainsi que le soutien aux initiatives stratégiques, y compris la fusion des régimes de retraite. Des ressources additionnelles ont été embauchées pour assurer l'adoption de pratiques exemplaires dans les directives provinciales en matière de rapports, les analyses, la gestion de projet et l'inventaire des biens immobiliers et des terrains, ce qui a permis d'améliorer la production de rapports, la conformité et l'efficacité des organismes.

Les Services organisationnels ont atteint les objectifs prévus, ont réalisé des gains d'efficacité et ont poursuivi leur programme de transformation, se chiffrant à 3,7 millions de dollars en deçà de l'objectif pour l'année.

Faits saillants du rendement :

- Contrat de travail de 5 ans conclu avec Unifor, le plus important syndicat de la CTON qui représente plus de 350 employés, qui a procuré un avantage concurrentiel important et assuré la stabilité de la main-d'œuvre aux employés.
- Améliorations de 20 immeubles d'une valeur estimative de 4,6 millions de dollars.
- Les services financiers appuient 59 projets d'immobilisations à l'aide d'un budget annuel de 61,6 millions de dollars.
- Nouveau logiciel de budgétisation et de prévision multi-utilisateurs mis en œuvre pour tous les gestionnaires.
- Émission d'environ 5 000 bons de commande, 3 700 demandes et 40 appels d'offres d'une valeur de plus de 60 millions de dollars.
- Élargissement du mandat du Comité de la vérification et des finances du conseil d'administration afin d'y inclure la gestion des risques. Le Comité est officiellement renommé Comité de la vérification, des finances et de la gestion des risques.
- Lancement du Programme des fournisseurs attirés de l'Ontario pour la gestion du parc automobile, le carburant et les services d'entretien.
- Établissement d'une feuille de route pour la transformation de la chaîne d'approvisionnement interne, y compris les pratiques d'approvisionnement stratégique, la gestion des matériaux, l'entreposage et la mise en transit des pièces et des matériaux.
- Collecte de fonds pour le train de Noël ayant permis de recueillir plus de 5 500 \$ pour des organismes de bienfaisance locaux dans le nord-est de l'Ontario.
- Réponse à plus de 150 demandes de renseignements des médias au cours de l'exercice.
- Le nombre d'abonnés aux médias sociaux a doublé et le site Web de l'entreprise a été consulté plus de 173 000 fois, ce qui a entraîné une augmentation de l'achalandage, une meilleure connaissance et un impact accru.

Risques et atténuation :

La division des Services organisationnels dirige les efforts de l'organisation pour gérer efficacement le risque, cerner les possibilités novatrices à l'intérieur du risque et élaborer son plan stratégique, ses buts et ses objectifs organisationnels. Avec plusieurs employés formés en gestion des risques dans la fonction publique de l'Ontario, Ontario Northland s'est positionnée comme une ressource pour les nouvelles pratiques exemplaires de gestion des risques d'entreprise (GRE), ayant dirigé des discussions dans le cadre de conférences réputées portant sur les risques.

Les événements à risque importants qui se sont produits au cours du présent exercice comprennent :

- Augmentation importante des prix du carburant, ce qui a eu une incidence majeure sur le budget puisque le carburant représente le coût variable le plus élevé pour les opérations de train et d'autocar. En moyenne, les coûts du carburant ont augmenté de 25 % au cours des deux dernières années; en raison de la hausse, le prix du carburant dépassait le budget de 560 000 \$.
- Le déraillement du Polar Bear Express en mai 2018 a entraîné des coûts d'exploitation et d'immobilisations plus élevés que prévu pour l'intervention, la récupération et les réparations, ainsi qu'une perte de revenus provenant de la vente de billets pendant l'exécution des réparations.
- Les charges de solvabilité du régime de retraite d'Ontario Northland ont été plus élevées que prévu au budget en raison des retards attribuables à la complexité de la fusion avec le régime de retraite des fonctionnaires de la Commission du Régime de retraite de l'Ontario.
- Le plus important client de transport ferroviaire de marchandises de l'Ontario Northland a mis en œuvre une fermeture imprévue à l'automne 2018, ce qui a eu une incidence négative d'environ 1 million de dollars sur les revenus projetés, tandis que les frais de transport ferroviaire ont été en grande partie fixes.
- Un client important a interrompu d'autres travaux de remise en état. Cette interruption s'est traduite par des revenus inférieurs de 4,1 millions de dollars aux prévisions, ce qui a été compensé par une réduction semblable des dépenses liées à ces travaux, et a permis d'attirer de nouveaux travaux de réparation de wagons de marchandises et de locomotives diesel.
- La saison hivernale 2018-2019 comprenait des quantités record de neige et de températures froides, ce qui a entraîné une augmentation des dépenses d'exploitation pour la main-d'œuvre, le déneigement, l'entretien, les pièces et les réparations.

Ces événements ont entraîné des pressions budgétaires qui ont été atténuées en modifiant les plans de services de transport ferroviaire de marchandises, en réduisant ou en annulant les missions de consultation prévues, en gelant l'embauche (sauf pour les emplois comportant des responsabilités directes en matière de santé et de sécurité), en licenciant de l'effectif et en mettant l'accent sur l'augmentation de l'activité de transport ferroviaire de marchandises. En se fondant sur une culture de responsabilisation et une solide acuité commerciale, Ontario Northland a continué de prendre des décisions qui assuraient la responsabilité financière et l'utilisation appropriée de l'argent des contribuables tout en continuant d'assurer la liaison nécessaire grâce à des solutions de transport dans le nord de l'Ontario.

Mesures de rendement publiques

Les mesures du rendement permettent de comparer l'efficacité de la prestation de services de transport d'Ontario Northland d'une année à l'autre.

En 2018-2019, l'organisme a continué de se situer au-dessus de la cible de 80 % sur le plan du taux de recouvrement des coûts (à l'exclusion des services essentiels de Polar Bear Express). Ontario Northland maintient un taux de recouvrement des coûts relativement élevé par rapport aux autres organismes de transport en Amérique du Nord, où il n'est pas rare que ces taux soient égaux ou inférieurs à 50 %. Le financement additionnel fourni pour augmenter et étendre le service d'autobus intercommunautaire à 49 nouvelles collectivités a entraîné une augmentation des coûts et une diminution des revenus en raison de la faible densité de population dans certaines collectivités; toutefois, la division de l'autocar est demeurée au-dessus de la cible, car elle a permis de réaliser de nombreux gains d'efficience pour contribuer à réduire les coûts.

La satisfaction de la clientèle du Polar Bear Express et le taux d'occupation du Cochrane Station Inn sont tombés en deçà de leurs objectifs. La participation au sondage sur la satisfaction de la clientèle est demeurée faible et la satisfaction globale a été inférieure à la cible en raison d'un certain nombre de variables ayant une incidence directe sur la satisfaction globale de la clientèle à l'égard du service du Polar Bear Express, comme le déraillement, les augmentations de taux, la nouvelle politique de stationnement et l'ancien équipement.

Afin d'améliorer la satisfaction de la clientèle du Polar Bear Express, les Services voyageurs se pencheront sur les suggestions et les commentaires recueillis dans les sondages auprès des clients et s'efforceront d'augmenter le nombre de répondants au sondage.

L'occupation du Cochrane Station Inn a connu une année moyenne, bien qu'elle soit demeurée inférieure à la cible à cause d'une diminution de l'activité économique et d'une saison réduite de motoneige en raison d'une chute de neige supérieure à la moyenne dans les régions du Sud.

La fréquence accrue des accidents avec perte de temps de l'employé a été attribuée en partie à une augmentation des rapports et à un système de suivi plus diligent que les années précédentes. Pour y remédier, la formation sur le système de responsabilité interne se poursuivra avec tous les membres de l'organisme afin d'améliorer la façon dont les dangers sont signalés et contrôlés et de veiller à ce que nous soyons sur la bonne voie pour le prochain exercice.

	2016-2017	2017-2018	2018-2019	Cible
Taux de recouvrement des coûts d'Ontario Northland excluant le service essentiel du Polar Bear Express	89 %	83 %	80 %	76 %
Satisfaction de la clientèle du train de voyageurs Polar Bear Express	70 %	71 %	62 %	75 %
Indice de ponctualité du train de voyageurs Polar Bear Express	99 %	97 %	88 %	90 %
Taux de fréquentation de Cochrane Station Inn	49 %	53 %	51 %	55 %
Fréquence d'accidents entraînant une perte de temps de travail	3,65	2,15	5,68	3,00
Taux de recouvrement des coûts d'Ontario Northland	75 %	72 %	69 %	67 %

La Commission de transport Ontario Northland
États financiers consolidés
Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

La Commission de transport Ontario Northland

États financiers consolidés

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

Table des matières

Responsabilité de la direction	17
Rapport de l'auditeur indépendant	3
États financiers	
État consolidé de la situation financière	4
État consolidé de l'évolution des actifs nets	5
État consolidé des résultats	6
État consolidé des flux de trésorerie	7
Notes complémentaires aux états financiers consolidés	8 – 29

Responsabilité de la direction

La direction de la Commission de transport Ontario Northland est responsable de l'intégrité des états financiers consolidés, de l'image fidèle donnée par ceux-ci et des autres informations incluses dans le rapport annuel. Les états financiers consolidés ont été préparés selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public. La préparation des états financiers consolidés comporte nécessairement l'utilisation des meilleures estimations et de jugements de la direction, particulièrement quand les opérations affectant la période courante ne peuvent être déterminées avec certitude jusqu'à des périodes futures. Toute l'information financière présentée dans le rapport annuel concorde avec les états financiers consolidés.

La Commission maintient des systèmes de contrôles comptables internes conçus pour fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est exacte et fiable et que les actifs et passifs de la Commission sont correctement comptabilisés et les actifs protégés.

La Commission est chargée de s'assurer que la direction s'acquitte de ses responsabilités de contrôle interne et d'information financière. La Commission se réunit avec la direction et les auditeurs externes pour s'assurer que chaque groupe s'est acquitté de ses responsabilités. Les présents états financiers consolidés ont été révisés et approuvés par la Commission.

Les présents états financiers consolidés ont été audités par la vérificatrice générale de l'Ontario, dont la responsabilité est d'exprimer une opinion sur la fidélité de l'image donnée par ces états financiers consolidés selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public. Le rapport de l'auditeur indépendant qui suit présente l'étendue de l'examen de l'auditeur et son opinion.



T. Laughren
Président du conseil d'administration



C. Moore
Président et chef de la direction

North Bay, Ontario
Le 21 juin 2019



Office of the Auditor General of Ontario
Bureau de la vérificatrice générale de l'Ontario

Rapport de l'auditeur indépendant

À la Commission de transport Ontario Northland

Opinion

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés de la Commission de transport Ontario Northland (la « Commission »), qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 mars 2019, et les états consolidés des résultats, de l'évolution des actifs nets et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

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

Fondement de l'opinion

J'ai effectué mon audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui m'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 consolidés » du présent rapport. Je suis indépendante de la Commission conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers consolidés au Canada et je me suis acquittée des autres responsabilités déontologiques qui m'incombent selon ces règles. J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers consolidés 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 consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers consolidés, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de la Commission 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 Commission a l'intention de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

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

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

Mes objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés 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 mon 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 généralement reconnues du 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

20 Dundas Street West
Suite 1530
Toronto, Ontario
M5G 2C2
416-327-2381
fax 416-327-9862
tty 416-327-6123

20, rue Dundas ouest
suite 1530
Toronto (Ontario)
M5G 2C2
416-327-2381
télécopieur 416-327-9862
ats 416-327-6123
www.auditor.on.ca

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 consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, j'exerce mon jugement professionnel et fais preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- j'identifie et évalue les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, conçois et mets en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunis des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder mon 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;
- j'acquies 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 la Commission;
- j'apprécie 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;
- je tire 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 la Commission à poursuivre son exploitation. Si je conclus à l'existence d'une incertitude significative, je suis tenue d'attirer l'attention des lecteurs de mon rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Mes conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de mon rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la Commission à cesser son exploitation;
- j'évalue la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécie si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Je communique aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et mes constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que j'aurais relevée au cours de mon audit.

La vérificatrice générale,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bonnie Lysyk', written in a cursive style.

Bonnie Lysyk, MBA, FCPA, FCA, ECA

Toronto (Ontario)
Le 21 juin 2019

La Commission de transport Ontario Northland
État consolidé de la situation financière
(en milliers de dollars)

31 mars	2019	2018
Actif		
Court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9 051 \$	2 445 \$
Débiteurs (déduction faite d'une provision de 342 \$; de 84 \$ en 2018)	20 366	17 586
Stocks	15 045	16 479
Charges payées d'avance	782	922
	45 244	37 432
Encaisse affectée (Notes 3 et 7)	2 247	2 296
Immobilisations (Note 4)	442 093	399 706
Actif au titre des prestations constituées de retraite (Note 5 a)	-	38 181
	489 584 \$	477 615 \$

Passif et actifs nets

Court terme		
Marges de crédit d'exploitation (Note 6)	5 000 \$	- \$
Créditeurs et charges à payer	30 087	22 841
Tranche à court terme de la dette à long terme (Note 9)	389	427
Produits reportés	284	105
	35 760	23 373
Apports reportés du gouvernement (Notes 3 et 7)	2 247	2 209
Apports reportés afférents aux immobilisations (Note 8)	350 966	301 863
Dette à long terme (Note 9)	1 341	1 731
Obligation au titre des prestations constituées de retraite (Note 5a)	2 905	-
Obligation au titre des prestations constituées au titre des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite (Note 5 b)	84 456	87 858
Passif au titre des sites contaminés (Note 10)	6 675	6 675
	484 350	423 709
Actifs nets		
Non affectés	5 234	53 819
Grevés d'une affectation interne - réserve pour autoassurance (Notes 3 et 11)	-	87
	5 234	53 906
	489 584 \$	477 615 \$

Éventualités (Note 14) / **Engagements** (Note 15)

Approuvé au nom de la Commission :

Président du conseil d'administration

Président et chef de la direction

La Commission de transport Ontario Northland
État consolidé de l'évolution des actifs nets
(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars	2019	2018
Actifs nets non affectés		
Solde , au début de l'exercice	53 819 \$	72 237 \$
Transfert de (à) la réserve pour autoassurance (Note 11)	87	(1)
Insuffisance des produits sur les charges pour l'exercice	(48 672)	(18 417)
Solde , à la fin de l'exercice	5 234 \$	53 819 \$
Grevés d'une affectation interne - réserve pour autoassurance (Note 11)		
Solde , au début de l'exercice	87 \$	86 \$
Transferts (à) des actifs nets non affectés	(87)	1
Solde , à la fin de l'exercice	- \$	87 \$
Total des actifs nets	5 234 \$	53 906 \$

La Commission de transport Ontario Northland
État consolidé des résultats
(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars	2019	2018
Produits		
Ventes et autre (Note 13)	63 063 \$	60 599 \$
Charges (Note 13)		
Main-d'œuvre et avantages sociaux	53 134	49 411
Matériaux et pièces	16 824	16 051
Services	8 025	6 916
Fournitures et matériel	4 144	4 002
Autre (Note 17)	15 398	13 238
Intérêts sur la dette à long terme (Note 9)	105	119
Gain sur la vente d'immobilisations	(1 505)	(195)
Amortissement des immobilisations	19 144	15 653
Avantages sociaux futurs (Note 5)	54 532	19 960
	169 801	125 155
Insuffisance des produits sur les charges avant le financement du gouvernement	(106 738)	(64 556)
Apports gouvernementaux pour l'exploitation (Note 12)	45 569	36 739
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (Note 8)	12 497	9 400
Insuffisance des produits sur les charges pour l'exercice	(48 672) \$	(18 417) \$

La Commission de transport Ontario Northland
État consolidé des flux de trésorerie
(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars	2019	2018
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux)		
Activités d'exploitation		
Insuffisance des produits sur les charges pour l'exercice	(48 672) \$	(18 417) \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	19 144	15 653
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(12 497)	(9 400)
Gain sur disposition d'immobilisations	(1 505)	(195)
Charge au titre des avantages sociaux futurs	54 532	19 960
	11 002	7 601
Variation du solde des éléments hors caisse du fonds de roulement		
Débiteurs	(2 780)	4 413
Stocks	1 434	1 150
Charges payées d'avance	140	(463)
Créditeurs et charges à payer	7 246	(353)
Apports reportés du gouvernement et produits reportés	217	64
	17 259	12 412
Activités d'investissement en immobilisations		
Achat d'immobilisations	(61 602)	(43 679)
Produit de la vente d'immobilisations	1 574	295
	(60 028)	(43 384)
Activités de financement		
Marges de crédit d'exploitation	5 000	-
Remboursement de capital sur la dette à long terme	(428)	(406)
Apports reportés afférents aux immobilisations	61 602	46 934
Cotisations au régime de retraite versées	(12 834)	(13 171)
Prestations autres que de retraite versées	(4 014)	(4 098)
Augmentation du passif au titre des sites contaminés	-	3 175
	49 326	32 434
Augmentation de la trésorerie et équivalents de trésorerie au cours de l'exercice		
	6 557	1 462
Trésorerie et équivalents de trésorerie, au début de l'exercice	4 741	3 279
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à la fin de l'exercice	11 298 \$	4 741 \$
Représenté par		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9 051 \$	2 445 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie affectés (Note 3)	2 247	2 296
	11 298 \$	4 741 \$

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

1. Nature des activités

La Commission de transport Ontario Northland (la « Commission ») est un organisme de la Couronne qui relève du ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines (ENDM). La Commission offre une variété de services, y compris le transport ferroviaire de marchandises et de passagers, le service d'autobus ainsi que des services de remise à neuf et de réparation dans le nord de l'Ontario.

La Commission tire ses revenus de la fourniture de services de transport. Elle reçoit également une subvention de fonctionnement annuelle ainsi qu'une subvention de capital de la province de l'Ontario. La capacité de la Commission à maintenir son exploitation dépend du soutien financier continu de la province.

À titre d'organisme de la Couronne sans but lucratif de la province, la Commission est exonérée de l'impôt sur le bénéfice. Cette exemption s'applique également à ses filiales en propriété exclusive. Par conséquent, les présents états financiers ne présentent aucune provision pour impôts.

2. Principales méthodes comptables

Ces états financiers consolidés ont été préparés selon les normes applicables aux organismes gouvernementaux sans but lucratif du Manuel de comptabilité pour le secteur public. Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive, soit Ontario Northland International Consulting Services Inc. et Nipissing Central Railway Company.

Comptabilisation des produits

Les produits de toutes sources sont constatés lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

- a) des services sont fournis ou des produits sont livrés aux clients;
- b) il existe une indication claire qu'un arrangement existe;
- c) la réception du montant est raisonnablement assurée.

Les revenus tirés des contrats sont généralement comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux à mesure que les travaux atteignent des jalons prédéfinis d'un projet.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

2. Principales méthodes comptables (suite)

La Commission comptabilise les apports du gouvernement provincial selon la méthode du report comme suit :

- Les apports non affectés sont comptabilisés comme produits lorsque ceux-ci sont reçus ou à recevoir si leurs montants peuvent être estimés de manière raisonnable et si le recouvrement est raisonnablement assuré.
- Les apports grevés d'affectations externes qui sont liés aux charges d'exploitation sont constatés comme produits lorsque les charges connexes sont engagées.
- La province rembourse la Commission pour le coût de certaines immobilisations destinées à être utilisées dans l'exploitation. La Commission comptabilise ces apports comme apports reportés afférents aux immobilisations. Ces derniers sont amortis en déduction des revenus selon la méthode de l'amortissement linéaire, et ce, à des taux correspondants à ceux des immobilisations connexes.

Immobilisations

Les immobilisations sont présentées au coût d'acquisition moins l'amortissement cumulé. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée de vie utile estimative des actifs.

Les durées de vie utile estimatives des principales catégories d'immobilisations s'établissent comme suit :

Terrain	Pas d'amortissement
Voies	De 20 à 50 ans
Bâtiments	50 ans
Matériel	De 3 à 33 ans
Autobus	10 ans

Aucun amortissement n'est prévu pour les actifs en cours de construction, et ce, avant qu'ils ne soient mis en service.

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite – Pour tous les services rendus par les salariés jusqu'en mai 2018, la Commission a inscrit ses obligations dans les régimes à prestations déterminées pour les employés et des coûts connexes, nettes des actifs des régimes. Les méthodes comptables suivantes ont été adoptées :

1. Le coût des prestations de retraite et d'un régime de retraite supplémentaire (le « RRS ») est déterminé par des actuaires indépendants en fonction des hypothèses les plus probables de la direction établies au moyen de la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Les régimes ne sont pas indexés. Cependant, diverses augmentations ponctuelles ont été accordées aux pensionnés.
2. Les coûts des services passés et tout actif ou obligation de transition sont amortis sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des membres du régime actif.
3. Les gains actuariels et les pertes actuarielles sont comptabilisés et amortis sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des membres du régime actif.
4. Le rendement prévu des actifs du régime est établi en fonction de la juste valeur des actifs du régime.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

2. Principales méthodes comptables (suite)

Avantages sociaux futurs (suite)

Depuis le 1^{er} mai 2018, les employés admissibles de la Commission sont membres du Régime de retraite des fonctionnaires et du compte des avantages sociaux supplémentaires des fonctionnaires. La Commission comptabilise sa participation dans le Régime de retraite des fonctionnaires et le compte des avantages sociaux supplémentaires des fonctionnaires, qui sont des régimes de retraite à prestations déterminées interentreprises, comme des régimes à cotisations déterminées.

La Province d'Ontario, qui est le seul parraineur du Régime de retraite des fonctionnaires et du compte des avantages sociaux supplémentaires des fonctionnaires, détermine les versements annuels de la Commission aux régimes et est responsable de s'assurer que les régimes de retraite sont financièrement viables. Les surplus ou passifs non capitalisés découlant d'une évaluation actuarielle en vertu de la loi ne sont pas des actifs ou des obligations de la Commission. Par conséquent, les cotisations de la Commission sont comptabilisées comme s'il s'agissait de régimes de retraite à cotisations déterminées et que les cotisations de la Commission étaient passées en charges au cours de la période pendant laquelle elles sont exigibles.

Régimes d'avantages complémentaires de retraite - La Commission offre à ses employés des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite tels que l'assurance-vie de groupe, l'assurance-maladie et l'assurance-invalidité de longue durée, par l'entremise de régimes à prestations déterminées. Les coûts associés à ces avantages sociaux futurs sont déterminés de manière actuarielle au moyen de la méthode de répartition des prestations au prorata des services et des hypothèses actuarielles les plus probables. De plus, à titre d'employeur visé par l'annexe 2 en vertu de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (la « CSPAAT »), la Commission comptabilise les indemnités d'accident du travail selon la méthode de la comptabilité d'exercice en utilisant les calculs actuariels fournis par la CSPAAT pour les indemnités en vigueur, les indemnités non encore accordées et les coûts liés à la charge administrative.

Les charges au titre des régimes de retraite et des régimes d'avantages complémentaires de retraite comprennent les coûts des services courants, les intérêts et les ajustements découlant de modifications apportées aux régimes, les changements des hypothèses et les gains actuariels nets ou les pertes actuarielles nettes. Ces charges sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel les employés rendent des services à la Commission. Les gains et les pertes conditionnés par les faits sont comptabilisés immédiatement à titre de produits ou de charges (CSPAAT et invalidité de longue durée). Les gains actuariels ou les pertes actuarielles sont amortis sur une base linéaire sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des salariés couverts par les régimes (environ 1,17 an).

Stocks

Les matériaux et les fournitures sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette selon la méthode du coût moyen pondéré. La Commission utilise les mêmes formules d'établissement du coût pour tous les stocks dont la nature et l'emploi qu'elle en fait sont similaires. La Commission examine régulièrement la valeur des articles en stock et comptabilise les dépréciations et les sorties de bilans en fonction de son évaluation du stock à rotation lente ou du stock désuet. Quand la valeur de réalisation nette est inférieure à la valeur comptable, les stocks sont radiés d'un montant qui correspond à cette baisse. Lorsque les circonstances qui avaient auparavant causé une baisse de la valeur des stocks n'existent plus, la dépréciation antérieure fait l'objet d'une reprise.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

2. Principales méthodes comptables (suite)

Dépréciation des immobilisations

Les immobilisations faisant l'objet d'un amortissement sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent qu'une immobilisation pourrait ne pas contribuer à la capacité de la Commission de fournir des services. La recouvrabilité est mesurée en comparant la valeur comptable aux flux de trésorerie futurs non actualisés estimatifs qui devraient être générés par l'actif. Si la valeur comptable de l'actif excède ses flux de trésorerie futurs estimatifs, une charge de dépréciation est constatée pour un montant égal à l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa juste valeur. Lorsque des prix cotés sur le marché ne sont pas disponibles, la Commission utilise les flux de trésorerie futurs actualisés à un taux proportionnel aux risques associés au recouvrement de l'actif comme une estimation de la juste valeur.

Conversion des devises

Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de l'état consolidé de la situation financière. Les produits et les charges sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de transaction. Les gains et les pertes réalisés et non réalisés sont inclus dans le calcul de l'excédent des produits sur les charges.

Estimations comptables

La préparation des états financiers consolidés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur la valeur comptable des actifs, des passifs, des produits et des charges pendant la période de présentation de l'information financière. Les éléments significatifs qui requièrent l'utilisation d'estimations par la direction incluent la durée de vie utile des immobilisations corporelles, la provision pour moins-value des débiteurs et des stocks, le passif au titre des sites contaminés et les obligations au titre des prestations constituées de retraite et des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite. De par leur nature, ces estimations sont assujetties à l'incertitude relative à la mesure. L'effet de changements de telles estimations sur les états financiers consolidés au cours de périodes futures pourrait être significatif. Ces estimations sont révisées périodiquement et si des ajustements deviennent nécessaires, ils sont portés à l'état consolidé des résultats de l'exercice au cours duquel ils deviennent connus.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie comprend les fonds en caisse, les soldes en banque et les fonds affectés d'origine interne.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers

La Commission classe ses instruments financiers comme à la juste valeur ou au coût après amortissement. La méthode comptable de l'organisme pour chaque catégorie est la suivante :

Juste valeur

Cette catégorie comprend la trésorerie et équivalents de trésorerie qui est initialement comptabilisée au coût et, ultérieurement, portée à la juste valeur.

Les coûts de transaction associés aux instruments financiers classés comme étant à juste valeur sont passés en charge lorsqu'ils sont engagés.

Coût après amortissement

Cette catégorie comprend les débiteurs, les créditeurs et charges à payer et la dette à long terme. Ceux-ci sont d'abord constatés au coût et ultérieurement comptabilisés à leur coût après amortissement à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif, moins toute perte de valeur sur les actifs financiers, sauf pour les apports qui sont initialement comptabilisés à la juste valeur.

Les coûts de transaction associés aux instruments financiers classés comme étant au coût après amortissement sont ajoutés à la valeur comptable de l'instrument.

Les radiations sur les actifs financiers de la catégorie au coût après amortissement sont comptabilisées lorsque le montant d'une perte est connu avec suffisamment de précision et qu'il est peu vraisemblable que cette perte sera recouvrée. Les actifs financiers sont alors radiés à leur valeur nette de recouvrement, et la radiation est comptabilisée à l'état des résultats.

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 actuellement d'un usage productif sont considérés comme un site contaminé uniquement si un événement imprévu entraîne une contamination. Un passif pour l'assainissement des sites contaminés est comptabilisé lorsque : la Commission est directement responsable ou accepte la responsabilité; il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés; et il est possible de procéder à une estimation raisonnable du montant en cause. Le passif inclut tous les coûts directement attribuables aux activités d'assainissement, y compris les activités, l'entretien et la surveillance après l'assainissement. Le passif est comptabilisé déduction faite de tout recouvrement prévu.

La Commission de transport Ontario Northland
Notes complémentaires aux états financiers consolidés
(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

3. Encaisse affectée

	2019	2018
Encaisse grevée d'une affectation externe – Apports reportés (Note 7)	2 247 \$	2 209 \$
Encaisse grevée d'une affectation interne – Réserve pour autoassurance (Note 11)	-	87
	2 247 \$	2 296 \$

4. Immobilisations

	2019		2018	
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette comptable	Valeur nette comptable
Services ferroviaires				
Voies	499 259 \$	184 167 \$	315 092 \$	296 032 \$
Bâtiments	56 752	26 111	30 641	28 274
Matériel	121 837	62 226	59 611	47 515
Travaux en cours	14 734	-	14 734	11 718
Services d'autobus				
Bâtiments	3 048	756	2 292	2 231
Autobus	18 948	3 989	14 959	9 872
Équipements	224	191	33	10
Travaux en cours	1	-	1	3
Service de mise en valeur				
Bâtiments	5 551	1 452	4 099	3 108
Matériel	1 230	599	631	943
	721 584 \$	279 491 \$	442 093 \$	399 706 \$

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

5. Avantages sociaux futurs

La Commission agit en tant qu'administrateur de son régime de retraite contributif, lequel couvre tous les employés permanents. Les actifs de la caisse de retraite, qui sont principalement constitués de titres négociables, de biens immobiliers et d'obligations de sociétés et de gouvernements, sont placés par des gestionnaires de placements professionnels. La date d'évaluation annuelle du régime de retraite de la Commission est le 31 mars.

L'actif au titre des prestations constituées de retraite, ainsi que l'obligation et les charges au titre des avantages autres que les prestations de retraite sont déterminés annuellement par des actuaires indépendants, conformément aux pratiques actuarielles reconnues et aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public en se fondant sur les meilleures estimations de la direction. En conformité avec les règlements existants en matière de régimes de retraite, des évaluations annuelles seront effectuées pour les régimes de retraite de la Commission. La date de la plus récente évaluation actuarielle du régime de retraite contributif à des fins de capitalisation est le 1^{er} janvier 2017. La date du rapport le plus récent à des fins comptables pour le régime d'avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite est le 31 décembre 2018.

En mars 2018, la province a conclu une entente visant la fusion du régime de retraite contributif de la Commission de transport Ontario Northland avec le Régime de retraite des fonctionnaires à compter du 1^{er} mai 2018. L'approbation de la Commission des services financiers de l'Ontario est requise pour que les actifs soient transférés à la Commission du Régime de retraite de l'Ontario.

En raison de la fusion, le régime de retraite et les RRS de la Commission ont fait l'objet d'une compression pour cesser les cotisations des membres et geler les services décomptés à partir du 1^{er} mai 2018. Cette compression entraîne la comptabilisation immédiate dans les charges de retraite des pertes actuarielles nettes auparavant non comptabilisées de 33 436 \$ ainsi qu'une perte sur compression de 16 717 \$ et une variation de la provision pour moins-value de 549 \$.

Les employés de la Commission de transport Ontario Northland ont commencé à cotiser au Régime de retraite des fonctionnaires le 1^{er} mai 2018. Le régime de retraite contributif de la Commission de transport Ontario Northland continuera de verser des prestations de retraite et de gagner un revenu de placement jusqu'à ce que les actifs soient transférés à la Commission du Régime de retraite de l'Ontario.

En attendant l'approbation réglementaire nécessaire de la fusion et du transfert des actifs du régime de retraite de la Commission au Régime de retraite des fonctionnaires et au compte des avantages sociaux supplémentaires des fonctionnaires, la Commission continue de comptabiliser ses obligations en vertu du régime de retraite et du RRS à titre de régime de retraite à prestations déterminées ainsi que les coûts connexes, déduction faite des actifs du régime pour tous les services rendus par les salariés jusqu'au 1^{er} mai 2018. Sur approbation de la fusion et du transfert des actifs du régime de retraite de la Commission, le régime de retraite et le RRS seront entièrement réglés et cesseront donc d'exister.

Les cotisations versées par la Commission au Régime de retraite des fonctionnaires et au compte des avantages sociaux supplémentaires des fonctionnaires au cours de l'exercice au nom de ses employés s'élèvent à 3 234 \$ (2018 – 0 \$) et sont comprises dans les charges liées à la main-d'œuvre et aux avantages sociaux.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

5. Avantages sociaux futurs (suite)

La répartition cible des actifs du régime de retraite en pourcentage et la répartition moyenne des actifs au 31 mars 2019, par catégorie, se présentent comme suit :

	Cible	2019	2018
Titres de capitaux propres	– Canadiens	10,3 %	13,7 %
	– Étrangers	27,7 %	25,5 %
Titres de créances	40 % - 60 %	58,4 %	57,8 %
Immobilier	0 % - 15 %	1,9 %	2,0 %
Court terme et autres	0 % - 15 %	1,7 %	1,0 %
Total		100 %	100 %

Les pourcentages cibles ont été ajustés afin de les rendre conformes à la politique de placement révisée.

a. Rapprochement entre l'obligation au titre des prestations constituées et l'actif (le passif) au titre des prestations constituées :

Régimes de retraite :

	Régime de retraite	RRS	Total 2019	Réal 2018
Obligation au titre des prestations constituées	(551 200) \$	(3 090) \$	(544 290) \$	(582 775) \$
Actifs du régime à la juste valeur	556 854	-	556 854	548 330
Situation de capitalisation - surplus (insuffisance) du régime	5 654	(3 090)	2 564	(34 445)
Perte actuarielle nette non amortie	(5 105)	185	(4 920)	72 626
Provision pour moins-value	(549)	-	(549)	-
Actif (passif) au titre des prestations constituées, déduction faite de la provision pour moins-value, à la fin de l'exercice		- \$ (2 905) \$	(2 905) \$	38 181 \$

La Commission de transport Ontario Northland
Notes complémentaires aux états financiers consolidés
(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

5. Avantages sociaux futurs (suite)

	Régime de retraite	RRS	Total 2019	Réel 2018
Actif au titre des prestations constituées, au début de l'exercice	40 555 \$	(2 374) \$	38 181 \$	39 197 \$
Charge au titre des avantages sociaux futurs	(35 909)	(745)	(36 654)	(14 187)
Cotisations versées	12 605	229	12 834	13 171
Perte sur compression	(16 702)	(15)	(16 717)	-
Actif au titre des prestations constituées, à la fin de l'exercice	549 \$	(2 905) \$	(2 356) \$	38 181 \$
Provision pour moins-value	(549)	-	(549)	-
Actif (passif) au titre des prestations constituées, déduction faite de la provision pour moins-value, à la fin de l'exercice	- \$	(2 905) \$	(2 905) \$	38 181 \$

b. Rapprochement entre l'obligation au titre des prestations constituées et l'actif (le passif) au titre des prestations constituées

Régimes d'avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite :

	2019	2018
Obligation au titre des prestations constituées, à la fin de l'exercice	(81 546) \$	(87 540) \$
(Gain actuariel net) perte actuarielle nette non amorti(e)	(2 910)	(318)
Passif au titre des prestations constituées, à la fin de l'exercice	(84 456) \$	(87 858) \$
Passif au titre des prestations constituées, au début de l'exercice	(87 858) \$	(86 183) \$
Charge liée aux prestations	(612)	(5 773)
Prestations versées	4 014	4 098
Passif au titre des prestations constituées, à la fin de l'exercice	(84 456) \$	(87 858) \$

Des indemnités d'accident du travail se chiffrant à 12 035 \$ (13 849 \$ en 2018) sont incluses dans le passif au titre des prestations constituées pour avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite. Ce montant a été déterminé en fonction des calculs actuariels les plus récents fournis par la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail au 31 décembre 2018.

La Commission de transport Ontario Northland
Notes complémentaires aux états financiers consolidés
(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

c. Composantes de la charge périodique nette de retraite de l'exercice

	2019	2018
Coût des services rendus moins les cotisations des employés	1 659 \$	6 188 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	28 114	28 741
Rendement prévu des actifs des régimes	(26 555)	(26 805)
Amortissement de la perte actuarielle nette	33 436	6 063
Perte sur compression	16 717	-
Variation de la provision pour moins-value	549	-
	53 920 \$	14 187 \$

d. Composantes de la charge périodique nette au titre des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite

	2019	2018
Coût des services rendus	417 \$	520 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 490	2 605
Amortissement des pertes actuarielles nettes (gains actuariels nets)	(2 295)	2 648
	612 \$	5 773 \$

La charge totale de prestations de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite incluse dans la main-d'œuvre et avantages sociaux présentée à l'état des résultats comprend un montant de 54 532 \$ (19 960 \$ en 2018).

e. Hypothèses moyennes pondérées

	2019	2018
Taux d'actualisation - retraite	5,0 %	5,25 %
Taux d'actualisation - avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite	3,43 %	3,61 %
Taux d'actualisation - invalidité de longue durée	3,43 %	3,61 %
Taux d'actualisation - CSPAAT	4,75 %	4,50 %
Taux de rendement à long terme prévu des actifs des régimes	5,00 %	5,00 %
Taux d'augmentation de la rémunération		
2018 à 2019	2,0 %	2,0 %
2020	2,5 %	2,5 %
2021 et par la suite	3,0 %	3,0 %
Durée moyenne résiduelle de période de services (années)	1,17	12
Hausses des coûts pour les médicaments (diminuant progressivement à 5 % en 2020)	6,00 %	6,00 %
Hausses des frais médicaux et d'hospitalisation	5,00 %	5,00 %
Augmentations des coûts pour les soins dentaires	4,50 %	4,50 %
Augmentations des coûts pour les soins de la vue	0 %	0 %

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

6. Facilités de crédit

En mars 2018, la Commission a obtenu une marge de crédit non garantie avec l'Office ontarien de financement (OOF) d'un montant de 5 millions de dollars, dont un montant de 5 \$ millions de dollars était utilisé au 31 mars 2019 (0 \$ en 2018). La marge de crédit porte intérêt au coût d'emprunt de la province de l'Ontario pour une durée de 30 jours plus 2,5 points de base.

7. Apports reportés

Les apports reportés sont des fonds affectés reçus de la province destinés uniquement aux dépenses futures liées aux offres de remise à neuf pour de nouveaux contrats. Les apports seront comptabilisés comme produits dans l'exercice pour lequel les dépenses ont été engagées.

La variation du solde des apports reportés s'établit comme suit :

	2019	2018
Solde , au début de l'exercice	2 209 \$	2 185 \$
Revenus d'intérêts	38	24
	2 247 \$	2 209 \$

8. Apports reportés afférents aux immobilisations

Les apports reportés afférents aux immobilisations représentent les apports non amortis reçus de la province pour financer l'acquisition d'immobilisations. L'amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations est comptabilisé à titre de produits dans l'état consolidé des résultats à un taux équivalant à celui des actifs auquel il se rapporte.

Les variations du solde des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles non amorties s'établissent comme suit :

	2019	2018
Solde , au début de l'exercice	301 863 \$	265 139 \$
Apports de la province (Note 12)	61 602	46 934
Amortissement imputé aux produits	(12 497)	(9 400)
Mises hors service et transferts	(2)	(810)
	350 966 \$	301 863 \$

La Commission de transport Ontario Northland
Notes complémentaires aux états financiers consolidés
(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

9. Dette à long terme

	2019	2018
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 5,22 %, remboursable par versements mensuels mixtes de capital et d'intérêts réunis de 30 \$, pour une période de 15 ans à compter du 1 ^{er} février 2005	298 \$	638 \$
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 4,90 %, remboursable par versements mensuels mixtes de capital et d'intérêts réunis de 13 \$, pour une période de 25 ans à compter du 1 ^{er} février 2006	1 432	1 520
	1 730	2 158
Moins la tranche à court terme	389	427
Dette à long terme	1 341 \$	1 731 \$

Les intérêts sur la dette à long terme se sont élevés à 105 \$ (119 \$ en 2018)

Les remboursements en capital exigibles au cours des cinq prochains exercices et par la suite s'établissent comme suit :

2019-2020	389 \$
2020-2021	96
2021-2022	101
2022-2023	106
2023-2024	111
Par la suite	927
	1 730 \$

10. Passif au titre des sites contaminés

Le passif au titre des sites contaminés se compose de montants à encourir sur une ancienne propriété de transbordement, et d'anciens sites de télécommunication, identifiés au cours des exercices précédents. Les coûts estimatifs ont été établis avec le concours de cabinets d'ingénieurs-conseils et en s'appuyant sur une expérience antérieure avec les activités d'assainissements. Le passif comprend tous les coûts qui devraient être engagés pour ces propriétés et aucun recouvrement n'est prévu.

La Commission de transport Ontario Northland
Notes complémentaires aux états financiers consolidés
(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

10. Passif au titre des sites contaminés (suite):

	2019	2018
Ancienne propriété de transbordement	3 500 \$	3 500 \$
Anciens sites des tours	3 175	3 175
Passif au titre des sites contaminés	6 675 \$	6 675 \$

11. Actifs nets grevés d'une affectation d'origine interne - réserve pour auto assurance

La Commission n'adopte plus la politique d'autoassurance pour les dommages occasionnés par les déraillements du matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. La réserve a été entièrement épuisée cette année.

12. Apports du gouvernement

Aux termes d'un protocole d'entente conclu avec le ministre de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines, Ontario Northland a reçu des fonds de fonctionnement et de subventions de capital de la province de l'Ontario.

Les détails relatifs aux apports du gouvernement reçus pendant l'exercice s'établissent comme suit :

	2019	2018
Ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines :		
Opérations ferroviaires et autres	33 193 \$	28 334 \$
Contraintes de financement liées au déficit de retraite	12 376	7 483
	45 569 \$	35 817 \$
Activités spéciales -Télécommunications (Ontera)	-	459
	45 569	36 276
Transactions de l'exercice courant	61 602	46 934
	107 171	83 210
Total du ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines	107 171	83 210
Office des transports du Canada :		
Opérations ferroviaires	-	463
Total des apports du gouvernement	107 171 \$	83 673 \$

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

13. Informations sectorielles à fournir

La Commission est un organisme de la Couronne de la province de l'Ontario dont les activités sont diversifiées. Aussi, elle fournit une vaste gamme de services à ses clients de la région du Nord de l'Ontario comme des services de transport ferroviaire de marchandises et de passagers, des services d'autobus, de remise à neuf et de réparation. Des secteurs fonctionnels distincts ont été présentés séparément dans l'information sectorielle. La nature des secteurs et des activités qui sont inclus est comme suit :

Services ferroviaires

Les services ferroviaires renvoient aux solutions de logistique et de transport ainsi qu'à l'expédition de quantités importantes de produits de et vers le Nord-est de l'Ontario.

Services Polar Bear

Le poste des Services Polar Bear se rapporte aux solutions de transport de passagers et de marchandises entre Cochrane et Moosonee.

Services d'autobus

Les services d'autobus fournissent des solutions d'expédition et de transport de passager pour rapprocher les collectivités du Nord de l'Ontario.

Services de remise à neuf et réparation

L'équipe de remise à neuf et de réparation a la responsabilité de réparer et de remettre en état le parc ferroviaire pour des clients en Amérique du Nord.

Administration

Ce service renvoie aux dépenses pour le fonctionnement de la Commission elle-même et ne peut être attribué à des secteurs spécifiques. Il comprend également certains services de location de biens immobiliers pour des clients externes, et ce, afin de réduire les coûts totaux.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

13. Informations sectorielles à fournir (suite)

	Services ferroviaires	Services Polar Bear	Services d'autobus	Services de remise à neuf et réparation	Administration Note i)	Apports gouvernementaux provinciaux pour l'exploitation	Total 2019
Produits	39 223	6 609	12 896	4 174	161	-	63 063
Charges							
Main-d'œuvre et avantages sociaux	23 053	13 787	7 831	1 246	7 217	-	53 134
Matériaux et pièces	8 403	3 739	3 535	1 019	128	-	16,824
Services	2 245	1 361	2 102	167	2 150	-	8 025
Fournitures et matériel	1 656	1 543	625	10	310	-	4,144
Autre	3 220	1 268	2 003	53	3 205	-	9 749
	38 577	21 698	16 096	2 495	13 010	-	91 876
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges avant les éléments suivants :	646	(15 089)	(3 200)	1 679	(12 849)	-	(28 813)
Déraillements	675	2 503	-	-	-	-	3 178
Stocks radiés	1 798	-	-	-	-	-	1 798
Évaluation environnementale – Tours de Ontera	-	-	-	-	6	-	6
Intérêts sur la dette à long terme	32	-	73	-	-	-	105
(Gain) perte sur la vente d'immobilisations	(906)	-	(81)	-	(518)	-	(1 505)
Perte de change	667	-	-	-	-	-	667
Amortissement des immobilisations	7 564	9 495	844	417	824	-	19 144
Avantages sociaux futurs	25 888	15 537	7 383	1 330	4 394	-	54 532
Insuffisance des produits sur les charges avant le financement du gouvernement	(35 072)	(42 624)	(11 419)	(68)	(17 555)	-	(106 738)
Apports du gouvernement provincial pour l'exploitation	-	-	-	-	-	45 569	45 569
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	1 890	8 939	791	165	712	-	12 497
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	(33 182)	(33 685)	(10 628)	97	(16 843)	45 569	(48 672)

Note i) Les avantages sociaux futurs du personnel administratif comprennent un crédit de 755 \$ en frais d'invalidité de longue durée pour l'ensemble de l'organisation.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

13. Informations sectorielles à fournir (suite)

	Services ferroviaires	Services Polar Bear	Services d'autobus	Services de remise à neuf et réparation	Administration Note i)	Apports gouvernementaux provinciaux pour l'exploitation	Total 2018
Produits	36 713	7 537	10 963	5 182	204	-	60 599
Charges							
Main-d'œuvre et avantages sociaux	23 190	11 379	5 790	2 700	6 352	-	49,411
Matériaux et pièces	8 228	3 160	2 543	1 992	128	-	16,051
Services	2 230	1 459	1 488	89	1 650	-	6,916
Fournitures et matériel	1 761	1 395	458	66	322	-	4,002
Autre	3 617	1 022	1 337	65	2 227	-	8 268
	39 026	18 415	11 616	4 912	10 679	-	84 648
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges avant les éléments suivants :	(2 313)	(10 878)	(653)	270	(10 475)	-	(24 049)
Déraillements	195	-	-	-	-	-	195
Stocks radiés	1 142	-	-	-	-	-	1 142
Évaluation environnementale – Tours de Ontera	-	-	-	-	459	-	459
Contamination – Tours de Ontera	-	-	-	-	3 175	-	3 175
Intérêts sur la dette à long terme	43	-	76	-	-	-	119
(Gain) perte sur la vente d'immobilisations	(145)	-	-	-	(50)	-	(195)
Revenus de placement	-	-	-	-	(1)	-	(1)
Amortissement des immobilisations	10 052	3 421	1 022	442	716	-	15 653
Avantages sociaux futurs	6 883	4 724	1 811	882	5 660	-	19 960
Insuffisance des produits sur les charges avant le financement du gouvernement	(20 483)	(19 023)	(3 562)	(1 054)	(20 434)	-	(64 556)
Apports du gouvernement fédéral pour l'exploitation	463	-	-	-	-	-	463
Apports du gouvernement provincial pour l'exploitation	-	-	-	-	459	35 817	36 276
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	4 865	2 847	971	113	604	-	9 400
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	(15 155)	(16 176)	(2 591)	(941)	(19 371)	35 817	(18 417)

Note i) Les avantages sociaux futurs du personnel administratif comprennent le montant de 3 108 \$ pour les dépenses en invalidité de longue durée pour l'ensemble de l'organisation.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

14. Éventualités

Dans le cours normal des activités, diverses réclamations ont été déposées à l'encontre de la Commission, à savoir des demandes de dommages-intérêts pour des dommages corporels, des dommages matériels, des actions sur l'environnement et des questions liées à l'emploi. Les dommages, qui ne sont pas encore cumulés, ne peuvent être estimés à l'heure actuelle et, en tout état de cause, la Commission est d'avis que ces réclamations sont sans fondement ou qu'elles pourraient être couvertes par l'assurance, une fois la franchise de 2 000 \$ appliquée. Le cas échéant, le montant de la perte, une fois connu, serait imputé à l'état consolidé des résultats.

15. Engagements

La Commission est également liée par certaines ententes de sécurité d'emploi pour un nombre important de ses employés syndiqués. S'il existait des réclamations actuelles aux termes de ces ententes, la Commission constituerait une provision à leur égard. En raison de la nature de ces ententes, l'exposition maximale au risque de paiements futurs pourrait être importante. Cependant, le montant de cette exposition ne peut être raisonnablement déterminé et aucune provision n'a été comptabilisée à la date de clôture de l'exercice.

16. Dépendance économique

- (i) Clients :
La majorité des revenus de la division des services ferroviaires proviennent de quatre clients importants.
- (ii) Province :
La Commission génère des revenus grâce à ses services de transport ferroviaire et d'autobus ainsi que ses services de remise à neuf et de réparation. De plus, la Commission reçoit des subventions de fonctionnement et de capital de la part du gouvernement provincial. Pour continuer de fournir ses services, d'étendre son offre de services et de respecter ses obligations, la Commission est tributaire des subventions continues qu'elle reçoit de la province de l'Ontario.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

17. Autres charges

Les autres charges pour l'exercice se composent des éléments suivants :

- (i) Les charges d'exploitation habituelles de 9 749 \$ (2018 - 8 268 \$) comprennent notamment l'assurance, l'impôt foncier, les frais liés aux logiciels, la location de wagons pour le transport de marchandises, les déplacements et la formation.
- (ii) Au cours de l'exercice, la Commission a engagé et payé des frais de 3 178 \$, qui sont principalement liés à un déraillement survenu sur sa voie. Ces frais comprennent les coûts liés à la main-d'œuvre, aux avantages, aux pièces et aux tiers. Les frais ont été engagés aux fins d'assainissement, de tests environnementaux et de réparations des voies.
- (iii) La Commission a engagé des frais de 6 \$ pour mener les évaluations environnementales de six anciennes tours de communications au nord de l'Ontario.
- (iv) Au cours de l'exercice, la Commission a passé en charges 1 798 \$ pour l'utilisation des stocks ainsi que pour les stocks désuets et les stocks réévalués.
- (v) Une perte de change de 667 \$ a été enregistrée au cours de l'exercice.

18. Événements postérieurs à la date du bilan

Le 1^{er} avril 2019, un train de transport de marchandises d'Ontario Northland a déraillé sur la sous-division Temagami. Le train était constitué de 2 locomotives, 22 wagons chargés et 6 wagons vides. De ces wagons, 11 ont déraillé et endommagé la voie sur une distance de 390 pieds. Aucune blessure n'a été signalée. Il a été déterminé que le déraillement a été causé par un rail endommagé et l'incident fait encore l'objet d'une enquête. Les coûts estimatifs s'élèvent à 1 600 \$.

19. Classement des instruments financiers

Le tableau ci-dessous fournit les informations relatives au coût et à la juste valeur des instruments financiers par catégorie. L'exposition maximale au risque de crédit représenterait la valeur comptable indiquée ci-dessous.

	2019			
	Juste valeur		Coût après amortissement	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9 051	\$	-	\$
Débiteurs	-		20 366	20 366
Marges de crédit d'exploitation	-		5 000	5 000
Créditeurs et charges à payer	-		30 087	30 087
Dette à long terme	-		1 730	1 730
	9 051	\$	57 183	\$
			66 234	\$

La Commission de transport Ontario Northland
Notes complémentaires aux états financiers consolidés
(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

19. Classement des instruments financiers (suite)

	2018			
	Juste valeur		Coût après amortissement	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 445	\$	-	\$
Débiteurs	-		17 586	17 586
Marges de crédit d'exploitation	-		-	-
Créditeurs et charges à payer	-		22 841	22 841
Dette à long terme	-		2 158	2 158
	2 445	\$	42 585	\$
			45 030	\$

Le tableau suivant fournit une analyse des instruments financiers qui sont évalués postérieurement à la constatation initiale de la juste valeur. Ces instruments financiers sont regroupés par niveau, de 1 à 3, en fonction du degré auquel la juste valeur est observable :

- les évaluations de la juste valeur de niveau 1 sont celles qui sont dérivées des prix cotés (non redressés) sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques utilisant le dernier cours du marché;
- les évaluations de la juste valeur de niveau 2 sont celles qui sont dérivées des données autres que les prix cotés qui sont inclus dans le niveau 1 et observables pour l'actif ou le passif, que ce soit directement (c.-à-d., les prix) ou indirectement (c.-à-d., dérivés des prix);
- les évaluations de la juste valeur de niveau 3 sont celles qui sont dérivées des méthodes d'évaluation qui comprennent les données de l'actif ou passif et qui ne sont pas basées sur des données du marché observables (données non observables).

	2019			
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9 051	\$	-	\$
			-	\$
			9 051	\$

	2018			
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 445	\$	-	\$
			-	\$
			2 445	\$

Il n'y a pas eu de transferts entre les niveaux 1 et 2 pour les exercices clos les 31 mars 2019 et 2018. Il n'y a pas eu de transfert depuis et vers le niveau 3.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

20. Gestion de risques liés aux instruments financiers

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque par lequel la Commission enregistre une perte financière si un débiteur ne respecte pas ses versements de capital et d'intérêt à l'échéance. La Commission est exposée à ce risque en raison de son encaisse et de ses débiteurs. La Commission détient des comptes en trésorerie auprès de banques à charte fédérale qui sont assurées par la Société d'assurance-dépôts du Canada. En cas de défaut, les comptes en trésorerie de la Commission sont assurés à concurrence de 400 000 \$ (400 000 \$ en 2018).

Les débiteurs consistent principalement des montants à recevoir de clients et de la province de l'Ontario. Le risque de crédit est atténué par des processus d'approbation financière exécutés avant que le crédit soit accordé au client. La Commission évalue son exposition au risque de crédit en fonction du temps nécessaire pour que les montants soient réglés. Une provision pour dépréciation est déterminée en fonction de l'expérience historique de la Commission en matière de recouvrement. Les montants non réglés à la fin de l'exercice s'établissaient comme suit :

31 mars 2019	En souffrance				
	Total	Courant	30 jours et moins	31 à 60 jours	Plus de 61 jours
Sommes à recevoir du gouvernement	10 045 \$	10 045 \$	-	-	-
Montants à recevoir des clients	10 663	9 460	243	150	810
Débiteurs bruts	20 708	19 505	243	150	810
Moins provisions pour dépréciation	(342)	-	-	-	(342)
Débiteurs nets	20 366 \$	19 505 \$	243 \$	150 \$	468 \$

31 mars 2018	En souffrance				
	Total	Courant	30 jours et moins	31 à 60 jours	Plus de 61 jours
Sommes à recevoir du gouvernement	4 968 \$	1 665 \$	3 303 \$	-	-
Montants à recevoir des clients	12 702	10 354	1 427	141	780
Débiteurs bruts	17 670	12 019	4 730	141	780
Moins provisions pour dépréciation	(84)	-	-	-	(84)
Débiteurs nets	17 586 \$	12 019 \$	4 730 \$	141 \$	696 \$

Il n'y a pas eu de changements significatifs par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition au risque ou aux politiques, procédures et méthodes utilisées pour évaluer le risque.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

20. Gestion de risques liés aux instruments financiers (suite)

Risque de marché

Le risque du marché est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en fonction des facteurs du marché. Les facteurs de marché comprennent trois types de risques : risque de change, risque de taux d'intérêt et risque lié aux actions.

Il n'y a pas eu de changements significatifs par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition au risque ou aux politiques, procédures et méthodes utilisées pour évaluer le risque.

Risque de change

Le risque de change renvoie aux activités de la Commission réalisées dans différentes devises dont les montants sont convertis en bénéfices non canadiens à différents moments et qu'il y a des fluctuations négatives dans les taux des devises. La Commission conserve un compte bancaire en dollars américains pour recevoir des paiements en dollars américains de clients et payer en dollars américains des fournisseurs et autres opérateurs. Il n'y a pas eu de changements significatifs par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition au risque ou aux politiques, procédures et méthodes utilisées pour évaluer le risque.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt représente la perte financière potentielle qui découle des variations de la juste valeur ou des flux de trésorerie futurs sur les instruments financiers liées aux fluctuations des taux d'intérêt. La Commission est exposée à ce risque en raison de sa dette à long terme portant intérêt.

Il n'y aurait pas d'incidence sur la dette à long terme de la Commission, décrit en Note 9, car le taux inhérent de la dette a été fixé.

Il n'y a pas eu de changements significatifs par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition au risque ou aux politiques, procédures et méthodes utilisées pour évaluer le risque.

Risque lié aux actions

Le risque lié aux actions renvoie à l'incertitude associée à l'évaluation des actifs découlant de fluctuations sur les marchés de titres de capitaux propres. La Commission n'est pas exposée à ce risque.

Il n'y a pas eu de changements significatifs par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition au risque ou aux politiques, procédures et méthodes utilisées pour évaluer le risque.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque par lequel la Commission ne serait pas en mesure de disposer de fonds suffisants pour respecter ses obligations financières. La Commission atténue ce risque en surveillant l'encaisse et les sorties de fonds prévues en établissant un budget strict et en faisant des rapports réguliers à la province de l'Ontario.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

20. Gestion de risques liés aux instruments financiers (suite)

Le tableau ci-dessous établit les échéances contractuelles (représentant les flux de trésorerie contractuels non actualisés des passifs financiers) :

	2019			
	Dans les 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Créditeurs	30 087 \$	- \$	- \$	- \$
Dette à long terme	222	167	532	809
Total	30 309 \$	167 \$	532 \$	809 \$
	2018			
	Dans les 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Créditeurs	22 841 \$	- \$	- \$	- \$
Dette à long terme	213	214	693	1 038
Total	23 054 \$	214 \$	693 \$	1 038 \$

Il n'y a pas eu de changements significatifs par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition au risque ou aux politiques, procédures et méthodes utilisées pour évaluer le risque.

21. Chiffres comparatifs

Les chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés lorsque cela s'avérait nécessaire pour se conformer à la présentation de l'exercice courant.

Rapport annuel 2018-2019
Commission de transport Ontario Northland
555, rue Oak Est
North Bay (Ontario) P1B 8L3

1 705 472-4500 ou 1 800 363-7512
info@ontarionorthland.ca

www.ontarionorthland.ca