



Un organisme du gouvernement de l'Ontario

Rapport annuel 2022-2023



## Table of Contents

|   |    |
|---|----|
| Reconnaissance des terres .....                       | 2  |
| Message du président et du chef de la direction ..... | 3  |
| Présentation de l'organisme .....                     | 4  |
| Mandat.....   | 4  |
| Vision.....   | 4  |
| Mission .....   | 4  |
| Valeurs.....  | 4  |
| Gouvernance .....                                     | 5  |
| Faits saillants relatifs au rendement.....            | 6  |
| Respecter les priorités gouvernementales .....        | 11 |
| Rendement opérationnel .....                          | 14 |
| Gestion des risques d'entreprise .....                | 18 |
| Rendement financier .....                             | 24 |
| Annexe : États financiers vérifiés .....              | 30 |

## Reconnaissance des terres

Nous tenons à reconnaître l'importance des terres sur lesquelles la Commission de transport Ontario Northland (CTON ou Ontario Northland) exerce ses activités. Nous le faisons pour réaffirmer notre engagement et notre responsabilité à l'égard de l'amélioration des relations entre Ontario Northland et les peuples et communautés autochtones ainsi que pour approfondir notre compréhension des peuples autochtones locaux et de leurs cultures. Nous sommes déterminés à honorer les traités et autres engagements qui ont été pris en œuvrant pour la réconciliation et la collaboration.

## Message du président et du chef de la direction

Nous sommes ravis de présenter le rapport annuel de la Commission de transport Ontario Northland (CTON ou Ontario Northland) pour la période allant du 1<sup>er</sup> avril 2022 au 31 mars 2023. Ce rapport donne un aperçu détaillé des rendements opérationnel et financier de l'organisme et montre comment Ontario Northland a continué à respecter son engagement visant à fournir des services de transport sûrs, fiables et efficaces.

Tous les secteurs de notre organisation ont affiché un bon rendement et des résultats financiers dépassant les prévisions, et ce, tant au niveau du transport ferroviaire de marchandises que des services d'autocars et, qui plus est, toutes les unités opérationnelles ont dépassé leurs objectifs en matière de revenus.

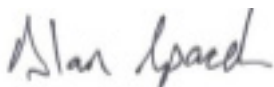
L'annonce par la province du rétablissement du transport ferroviaire de voyageurs entre Timmins et Toronto a marqué une étape importante pour Ontario Northland. Cette bonne nouvelle a été bonifiée par un investissement de 139,5 millions de dollars offert par la province de l'Ontario afin de faire l'acquisition de trois nouvelles rames pour le futur service. Les employés, les retraités, les voyageurs, les partenaires et les autres intervenants se réjouissent de l'annonce de la mise en place prochaine d'un service de transport ferroviaire de voyageurs moderne et prêt pour l'avenir.

L'établissement de relations avec des partenaires autochtones est demeuré une priorité primordiale pour Ontario Northland au cours du dernier exercice. La CTON a enrichi sa compréhension des besoins modernes en matière de transport des collectivités qu'elle dessert en lançant une table ronde réunissant divers intervenants autochtones. La table ronde a permis la tenue de discussions entre les groupes opérationnels, l'équipe de direction de la CTON et les dirigeants de différentes communautés autochtones.

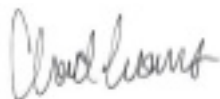
Le programme de gestion des actifs de l'entreprise de la CTON a réalisé des progrès significatifs au cours du dernier exercice. La première phase du projet a été achevée, les actifs des Services d'autocars et des Services généraux étant désormais consignés dans le système de gestion des données, et des processus et politiques actualisés ayant été mis en place pour assurer le maintien du succès du programme.

Ontario Northland a également réussi à recruter et à intégrer plus de 130 nouveaux employés dans tous les secteurs d'activité au cours de l'année écoulée. À la fin de l'exercice, nous avons atteint un effectif de près de 900 personnes – un chiffre que l'organisation n'avait pas observé depuis de nombreuses années.

Nous nous réjouissons de travailler avec les représentants de la province, nos partenaires industriels et communautaires, ainsi qu'avec nos précieux clients, afin de fournir des services de transport dans le Nord et dans les zones rurales de l'Ontario.



Alan Spacek  
Président



Chad Evans  
Chef de la direction

# Présentation de l'organisme

## MANDAT

La Commission de transport Ontario Northland (CTON ou Ontario Northland) est un organisme de la province de l'Ontario qui relève du ministère des Transports (MTO). Fondée par le gouvernement de l'Ontario en 1902 pour fournir des services de transport dans le Nord de l'Ontario, Ontario Northland mène ses activités sous le régime de la *Loi sur la Commission de transport Ontario Northland*. L'organisme est chargé de fournir des services de transport efficaces, sûrs et fiables dans le Nord de l'Ontario.

## VISION

Le monde a besoin de ce qu'offre le Nord de l'Ontario et Ontario Northland est le service de transport moderne, prêt pour l'avenir, qui peut donner suite à cette demande.

## MISSION

Nous améliorons la connectivité entre le Nord de l'Ontario et les autres régions de la province afin de soutenir et de favoriser le développement économique, la création d'emplois et la viabilité des communautés. En tant qu'organisme, nous travaillons avec les intervenants municipaux, y compris les communautés autochtones et les partenaires du MTO. Nous veillons à la cohérence des priorités, nous nous concentrons sur le respect de nos engagements et nous nous employons à être un partenaire de confiance pour fournir des services de haute qualité.

## VALEURS

En 2022, Ontario Northland a mené un sondage sur la motivation des membres de son personnel, appelé « ON VOICE », dans le cadre d'un effort visant à rafraîchir les valeurs de l'organisation. Les nouvelles valeurs de l'organisation sont les suivantes :

### **Sécurité. Point final.**

La sécurité est au cœur de toutes nos activités. Nous ne faisons pas de compromis à cet égard, que ce soit pour notre personnel ou pour nos clients, même lorsque les pressions opérationnelles nous compliquent la tâche.

### **Surpasser les attentes**

Nous sommes fiers de servir nos clients et nos communautés. Nous saisissons toutes les occasions de dépasser leurs attentes et de remettre en question le statu quo afin de répondre à leurs besoins en constante évolution.

### **Se soucier des autres en tout temps**

Nous nous soucions les uns des autres, de nos clients, du travail que nous faisons et de la manière dont nous le faisons. Nous créons un environnement respectueux où nous pouvons être nous-mêmes, nous sentir valorisés et offrir le meilleur rendement possible.

### **Se concentrer sur le chemin à parcourir**

C'est avec nos objectifs en tête que nous nous employons à croître et à innover. Nos priorités sont harmonisées à celles du gouvernement et du ministère et nous veillons toujours à respecter nos engagements.

## Montrer la voie

Nous pouvons tous être des chefs de file. Nous assumons nos responsabilités, nous nous faisons confiance les uns les autres au moment de faire ce qu'il faut faire et nous nous exprimons pour améliorer les choses.

## Gouvernance

La Commission (le conseil d'administration de la CTON) est chargée de veiller à ce que l'organisme continue à fournir des services de haute qualité à la population ontarienne. Ce travail important consiste, notamment, à fixer des buts et des objectifs ainsi qu'à définir une orientation stratégique tout en harmonisant les priorités de l'organisation à celles du gouvernement. Le conseil d'administration s'assure que l'organisme remplit son mandat et que celui-ci adhère aux politiques et orientations clés fournies par le ministre des Transports.

Le conseil d'administration est composé de représentants nommés par le public des collectivités situées dans la zone desservie par la CTON. Les membres du conseil d'administration se réunissent tout au long de l'année à temps partiel pour discuter des principaux projets, du rendement et de l'orientation stratégique de l'organisation. Nous remercions les membres du conseil d'administration pour leur travail, leur leadership et leur détermination à améliorer les services de transport à l'échelle de la province.

| Personne nommée                  | Début du mandat | Fin du mandat    | Rémunération   |
|----------------------------------|-----------------|------------------|--|
| Al Spacek, président             | 6 mai 2021      | 27 janvier 2025  | 7 350,00 \$  |
| RJ Falconi, viceprésident        | 9 janvier 2020  | 27 janvier 2025  | 1 400,00 \$  |
| Roberta Sawchyn, directrice      | 29 juillet 2021 | 28 juillet 2024  | 800,00 \$  |
| Randy Nickle, directeur          | 6 décembre 2019 | 15 décembre 2024 | 1 400,00 \$  |
| Doug Bender, directeur           | 7 janvier 2021  | 19 janvier 2023  | 400,00 \$  |
| Fred Gibbons, directeur          | 19 janvier 2023 | 18 janvier 2026  | 0 \$   |
| Lynne Innes, directrice          | 6 janvier 2022  | 5 janvier 2024   | 200,00 \$  |
| Chad Evans, chef de la direction | 9 février 2023  | 8 février 2024   | Chad Evans reçoit un salaire annuel en tant que chef de la direction de la CTON, mais ne perçoit pas de rémunération en tant que membre du conseil d'administration. |

## Faits saillants relatifs au rendement

La lettre de mandat 2022-2023 (désormais appelée « lettre de directives annuelle ») définit des attentes claires et garantit que l'organisme progresse dans une direction conforme aux priorités du gouvernement. La lettre de mandat établit les attentes auxquelles doivent répondre tous les organismes en matière de prestation de services de haute qualité à la population ontarienne, en plus de demander à la CTON :

- de fournir des services de transport efficaces, sûrs et fiables dans le Nord de l'Ontario;
- d'améliorer l'efficacité et la sécurité des activités et des secteurs d'activité de la CTON;
- de faire progresser les initiatives clés en matière de transport;
- de mettre en œuvre un plan de gestion des biens d'immobilisation;
- de renforcer la responsabilisation et la gouvernance.

Comme indiqué dans le plan d'activités 2022-2023, l'organisme a prévu de réaliser des avancées significatives pour répondre aux attentes, voire les dépasser. Les principales réalisations énumérées cidessous montrent comment nous avons amélioré nos services, mis l'accent sur l'excellence opérationnelle et rempli le mandat de l'organisme.

### **Prestation de services de transport fiables**

- 46 201 déplacements de voyageurs ont été effectués et 3 954 véhicules ont été transportés par le service de portevoitures du train de passagers Polar Bear Express reliant Moosonee et Cochrane, en Ontario.
- 281 790 déplacements de voyageurs ont été effectués par les autocars de la CTON.
- 41 186 wagons de marchandises ont été transportés pour les clients des services de transport ferroviaire de marchandises, assurant ainsi la prestation de services de transport vitaux pour les entreprises des secteurs minier, forestier et agricole du Nord de l'Ontario.
- 34 707 colis ont été transportés dans les autocars de la CTON.

### **Amélioration de l'efficacité**

- Cette année, des tablettes ont été fournies aux chauffeurs d'autocars et aux inspecteurs de lignes de chemin de fer. Ces appareils permettent aux employés de tenir des registres électroniques, d'accéder à de l'information, de saisir des données et de signaler en temps réel les problèmes liés à l'équipement ou à l'infrastructure ferroviaire.

- Le service des ressources humaines a coordonné la publication de 187 offres d'emploi, également appelées concours, qui ont donné lieu à 752 entretiens et à plus de 100 embauches. Cette augmentation de 24 % des concours est le résultat de départs à la retraite, d'une augmentation du nombre de travaux de réparation nécessitant un grand nombre de travailleurs de la production et de la création de nouveaux rôles pour soutenir les efforts de modernisation. Bon nombre des nouveaux postes qui ont été pourvus ont eu une incidence positive sur l'efficacité de l'organisation, notamment le chef des projets d'immobilisations, le gestionnaire principal de la formation et des affaires réglementaires, le spécialiste du leadership et du perfectionnement, le spécialiste du marketing et le gestionnaire principal – expérience et engagement de la clientèle.
- La construction d'une nouvelle aire de lavage pour autocars a été achevée en septembre 2022. La modernisation des installations et la mise en place de nouveaux équipements ont permis de réduire le nombre d'heures que les chauffeurs consacraient au nettoyage des autocars et d'augmenter la capacité de réparation de l'installation d'entretien des autocars de North Bay.
- Les travaux liés à la stratégie de mesure du rendement de la CTON ont commencé. Cette initiative nécessite notamment d'analyser les normes et les indicateurs utilisés par les grandes entreprises de transport ferroviaire et de transport interurbain par autocar, les ateliers de réparation et de remise à neuf, les gouvernements et d'autres organismes de transport du secteur privé. Les travaux relatifs à cette initiative se poursuivront au cours du prochain exercice.
- Une formation au leadership a été dispensée à 118 cadres en réponse aux résultats du sondage sur la motivation des employés, qui a révélé que l'efficacité des cadres devait être améliorée. Cette formation a permis à nos gestionnaires de personnel de perfectionner leurs compétences pour devenir de meilleurs leaders, ce qui devrait favoriser la création d'un lieu de travail plus sûr et plus efficace. Cette formation s'est achevée en mars 2023.
- Dans l'enquête annuelle sur les Services généraux, 88 % des employés de la CTON se sont dits satisfaits des services offerts par les services internes, notamment ceux ayant trait aux ressources humaines, à la technologie de l'information, au marketing, aux finances et aux installations. Ce résultat est conforme à la moyenne observée l'année précédente, c'est-à-dire une note de 4,39/5 pour l'ensemble des services, ce qui signifie que 88 % des employés étaient satisfaits des services offerts.

### **Promotion d'initiatives clés en matière de transport**

- En avril 2022, le premier ministre Doug Ford s'est rendu à Timmins pour annoncer que le service ferroviaire de passagers entre Toronto et Timmins serait rétabli au milieu des années 2020. Cette visite a également marqué la publication de l'analyse de rentabilisation mise à jour concernant le transport ferroviaire de passagers dans le NordEst, un document essentiel pour aider à la prise de décisions, décrivant les options relatives aux itinéraires et à l'équipement, les améliorations à apporter à l'infrastructure, les exigences opérationnelles et bien d'autres choses encore.
- En décembre 2022, le ministre associé des transports, Stan Cho, a annoncé l'acquisition de trois nouvelles rames pour le service de train de passagers Northlander lors d'un événement organisé à la gare de North Bay. Chaque rame comprend une locomotive et trois voitures. Cet investissement de 139,5 millions de dollars marque une étape importante dans le rétablissement du service entre Timmins et Toronto, et dans l'exploitation du plein potentiel économique des industries, des ressources et des minéraux du Nord.

## Mise en œuvre du plan de gestion des biens d'immobilisation

- La CTON a poursuivi la mise en œuvre du programme de gestion des actifs de l'entreprise avec le lancement de la première phase de celui-ci en décembre 2022. Le programme de gestion des actifs de l'entreprise garantit la mise en place d'un ensemble normalisé de processus, de technologies et de renseignements ou de données pour soutenir la gestion des actifs, la gestion du travail ainsi que les capacités en matière d'inventaire et d'approvisionnement.
- Chaque année, la CTON effectue des travaux d'infrastructure pour s'assurer que ses services de transport ferroviaire de marchandises et de passagers demeurent sécuritaires, fiables et durables pour les collectivités et les entreprises du Nord. En investissant aujourd'hui dans notre infrastructure ferroviaire, nous construisons et protégeons notre réseau de transport de demain. Au quatrième trimestre de l'exercice 2022-2023, 21 passages à niveau avaient été remis en état, dont 5 passages à niveau supplémentaires équipés de cloches et de clignotants (leur nombre passe ainsi de 72 à 76).
- La CTON contribue à l'infrastructure municipale et provinciale, à l'entretien des passages à niveau, des ponceaux et des ponts, ainsi qu'à la sécurité et à la connectivité du réseau de transport du Nord de l'Ontario. Des travaux de remise en état ont été effectués sur les immobilisations suivantes : 4 ponts, 25 ponceaux et 1 ponceau profond. Au total, 196 miles (315 km) de voies ferrées ont été nivelés et alignés, plus de 40 000 traverses de voies ont été remplacées et 12,65 miles (20 km) de voies ferrées ont été améliorés.
- La CTON a acheté quatre nouveaux wagons en raison de l'augmentation continue du nombre de chargements de wagons provenant des clients du secteur agricole d'Earlton, de New Liskeard et de la région d'Englehart. Cet investissement démontre notre engagement envers ce secteur.
- Parmi les principales améliorations apportées aux équipements, citons l'achat de 47 conteneurs d'expédition, d'un chariot gerbeur à fourche télescopique, de transformateurs pour la station d'Englehart, d'une plateforme à monter les essieux, d'une génératrice, d'un équipement de nettoyage des tuyaux et des canalisations d'égout et d'un système d'aspiration installé au Centre de remise à neuf et de réparation. Deux remises en état de locomotives ont été achevées et deux locomotives d'occasion ont été achetées pour être remises à neuf afin de remplacer des unités en fin de vie.

## Amélioration de la responsabilisation et de la gouvernance

- Une table ronde a été organisée avec les dirigeants autochtones et communautaires de la côte de la baie James en février 2023. Cette réunion a permis aux cadres supérieurs de la CTON de recevoir des commentaires sur le transport et de planifier des initiatives conjointement. En raison de la réaction positive à la table ronde, d'autres réunions sont prévues au cours du prochain exercice.
- Des processus clés de responsabilisation ont été mis en place au sein du service des finances, notamment des inventaires physiques réguliers, une révision des processus de suivi des retenues de garantie liées aux immobilisations et un processus établi pour les accords de stockage d'inventaire avec les fournisseurs.



- Les procédures de gestion du parc de véhicules ont été mises à jour cette année et des améliorations liées au suivi, aux réparations, à l'entretien, aux politiques d'exploitation et à l'approvisionnement ont été apportées. Le parc de véhicules de la CTON a également fait l'objet d'une amélioration visuelle, des décalcomanies ayant été apposées de manière cohérente sur plus de cinquante véhicules d'entreprise dans l'ensemble du réseau. Ce travail se poursuivra au cours du prochain exercice.
- Un sondage sur la motivation des employés a été mené en 2021-2022 afin de recueillir des commentaires sur la culture du travail et d'établir un niveau de référence pour mesurer la motivation et la satisfaction des employés. Plus de 73 % des employés ont fait part de leurs commentaires sur la sécurité, l'efficacité des gestionnaires, l'inclusion et l'habilitation professionnelle, ce qui a donné un résultat global de 69 % d'opinions favorables, soit un score de motivation modéré. Les résultats du sondage ont été communiqués au premier trimestre de l'exercice 2022-2023 et des plans d'action ont été élaborés à l'intention des gestionnaires.

### **Faire de la sécurité des opérations la priorité absolue**

- Trois journées « *Safety Walk Abouts* » (promenades pour la sécurité) ont été organisées au cours de l'exercice. Ces événements ont consisté en des visites réalisées par des équipes de gestionnaires parcourant les zones de travail pour formuler des observations, rédiger des rapports et avoir des conversations sur la sécurité avec les employés. À la suite de ces visites, 144 observations sur la sécurité ont été formulées, dont 27 % ont été résolues, et les observations restantes font l'objet d'un plan d'action et d'un suivi.
- La communication interne sur la sécurité a augmenté au cours de cet exercice. *Safety Matters – Toolbox Talk* (questions de sécurité – discussions autour du coffre à outils), un bulletin d'information électronique sur les questions de sécurité, a été distribué chaque mois à tous les employés. En outre, des statistiques mensuelles sur la sécurité ont été publiées sur l'application Dispatch des employés et ont été mises en évidence sur des écrans dans les zones de travail. Ces initiatives ont joué un rôle essentiel dans l'instauration d'une nouvelle culture organisationnelle qui accorde une importance primordiale à la sécurité.
- L'organisme a investi dans des systèmes portables d'aspiration des fumées pour le Centre de remise à neuf et de réparation au cours du troisième trimestre de l'exercice 2022-2023. Ces appareils améliorent la qualité de l'air et sont particulièrement importants pour les personnes qui soudent régulièrement ou effectuent des tâches qui produisent de la fumée ou des gaz d'échappement.

### **Mesures visant à lutter contre l'exploitation sexuelle et la traite des personnes**

- Les autocars de la CTON circulent le long de corridors connus pour être le théâtre d'activités liées à la traite des personnes. Les employés de première ligne de l'organisme sont ses yeux et ses oreilles sur la route et sont dans une position unique pour signaler la présence de victimes et aider ces dernières. Afin d'améliorer nos connaissances et de mieux préparer notre réponse, une formation a été dispensée aux chauffeurs d'autocars sur la manière d'identifier les victimes et d'intervenir en toute sécurité.

- En l'honneur de la Journée nationale de sensibilisation à la traite des personnes, des intervenants des services d'aide aux victimes et de l'Amelia Rising Sexual Violence Support Centre (centre d'aide aux victimes de violences sexuelles Amelia Rising) ont organisé un dînercauserie sur la traite des personnes. La présentation offerte lors de l'événement a été enregistrée et mise à la disposition de tous les employés dans le cadre du perfectionnement professionnel continu.
- La CTON a créé le programme « Safe Ride Home » (retour à la maison en toute sécurité) afin de fournir aux victimes de la traite des personnes un transport par autocar ou par train qui soit sûr, gratuit et discret.

### **Planifier, concevoir et fournir des services de transport accessibles**

- En 2021, un Comité consultatif de l'accessibilité des Services voyageurs a été mis sur pied pour aider la CTON à élaborer des politiques et des plans d'accessibilité. Le Comité est composé de représentants des collectivités de la région desservie par la CTON ayant une expérience vécue du handicap ainsi qu'une connaissance de la législation et des services de la CTON. Les réalisations du Comité à ce jour comprennent la création d'un cadre et d'autres travaux fondamentaux pour ce nouveau groupe.
- L'accessibilité a été au cœur de notre décision d'acheter de nouvelles rames pour le service ferroviaire voyageurs Northlander. Les principales caractéristiques favorisant l'accessibilité des nouvelles voitures comprennent de larges allées, des dispositifs intégrés d'élévation pour les fauteuils roulants, des numéros de siège en braille ainsi que des annonces visuelles et sonores des arrêts.
- Un poste de spécialiste de l'inclusion, de la diversité, de l'équité et de l'accessibilité a été créé au sein du service des ressources humaines pour faire progresser les travaux de la CTON en matière d'accessibilité et d'inclusion.

### **Comblent les lacunes en matière de services et élargir l'offre de services de transport**

- La CTON s'est associée à CS Entreprises pour le chargement et le déchargement de l'équipement lourd à Moosonee et à Cochrane. Cette entreprise autochtone facilitera le transport des marchandises vers la côte de la baie James tout en modernisant les processus utilisés. L'entreprise propose notamment un processus de réservation pour l'équipement lourd et un nouveau processus de facturation.
- Pour rendre encore plus conviviale l'expérience des voyageurs de la CTON, les billets pour les correspondances avec l'aéroport Pearson et d'autres destinations de GO Transit ont été ajoutés au système de billetterie de la CTON au cours de l'exercice. Cela signifie que les passagers peuvent acheter des billets pour les deux services de transport dans le cadre d'une seule transaction. La CTON a des liaisons directes avec GO Transit au terminal de l'autoroute 407 à Vaughan, à la gare GO de King City, à Yorkdale et à la gare Union à Toronto.
- La CTON a étendu son service de trains de voyageurs à la demande de la Première Nation Moose Cree et de la Ville de Moosonee afin de répondre aux besoins de la collectivité en matière de transport. Un service supplémentaire a été ajouté pour accommoder les personnes se rendant à un tournoi de hockey populaire en février, et l'autorité sanitaire locale a demandé à ce que le service de trains de voyageurs soit offert pendant des jours supplémentaires en novembre et en décembre.

- La CTON a établi un partenariat avec PenguinPickUp pour étendre l'expédition de colis par autocar à Toronto. Les clients peuvent désormais choisir parmi plus de 25 sites PenguinPickUp dans la région du Grand Toronto pour expédier leurs colis. Cette amélioration du service a été lancée en février 2023.

## Respecter les priorités gouvernementales

Outre les faits saillants mentionnés dans la section précédente, la CTON a respecté les priorités gouvernementales. Les points suivants montrent comment l'organisme a respecté ces priorités au cours de l'exercice.

### 1. Compétitivité, durabilité et gestion des dépenses

- L'organisme a recherché des possibilités de générer des revenus, ce qui a entraîné une augmentation des revenus dans toutes les divisions.
- L'organisme a adhéré à la Canadian Collaboration for Sustainable Procurement (collaboration canadienne pour l'approvisionnement durable), un réseau d'institutions publiques canadiennes qui s'efforcent d'obtenir un meilleur rapport qualité-prix par l'intermédiaire d'achats durables.

### 2. Transparence et responsabilisation

- L'organisme a respecté les directives et les politiques gouvernementales applicables et a veillé à la transparence et à la responsabilisation dans le cadre de la production de rapports.
- L'organisme a respecté les exigences de la Directive concernant les organismes et les nominations, les normes et pratiques comptables et le cadre éthique de la *Loi de 2006 sur la fonction publique de l'Ontario*, et a donné suite aux conclusions des vérifications, le cas échéant.
- La CTON a soutenu le rôle du conseil d'administration en ce qui a trait à la gouvernance et à la responsabilisation de l'organisme en normalisant le mandat des comités. En outre, une matrice des compétences des membres du conseil a été mise au point pour recenser les lacunes.

### 3. Gestion des risques

- L'organisme a conçu un outil d'évaluation préliminaire numérique pour intégrer les risques, les considérations et les exigences liés à l'information et aux données dans la conception des projets et des marchés d'approvisionnement.
- L'organisme a lancé un programme de récompenses et de reconnaissance WorkSafe, qui permet de reconnaître et de récompenser directement les employés et les groupes qui se distinguent dans les domaines de la santé, de la sécurité et du bien-être.

- L'organisme a élaboré des dispositions contractuelles normalisées en matière de protection de la vie privée afin d'atténuer les risques liés à l'information et aux données lorsque l'organisme fait appel à des fournisseurs de services externes.

#### **4. Gestion de l'effectif**

- L'organisme a effectué une révision des horaires des services de transport ferroviaire des marchandises, ce qui a permis de réduire les limitations de vitesse permanentes et d'augmenter la vitesse des trains. Ces efforts se sont traduits par une exploitation plus efficiente des trains sur le plan de la consommation de carburant et des émissions ainsi que par une utilisation plus efficace des équipes de train.
- L'organisme a lancé la campagne de recrutement « L'entreprise avec qui on s'engage à long terme » pour aider la CTON à recruter les personnes les plus talentueuses.
- L'organisme a mis en œuvre un programme de perfectionnement des compétences pour les chauffeurs d'autocars afin d'assurer une formation continue en matière de conduite et de manœuvre dans le but d'éliminer les collisions évitables.

#### **5. Collecte des données**

- L'organisme a mis en place une solution de vidéosurveillance centralisée et a installé 265 caméras sur 27 sites afin de renforcer la sécurité des employés et des voyageurs ainsi que la sécurité des équipements et des actifs.
- L'organisme a apporté des améliorations significatives en matière de cybersécurité, notamment en introduisant l'authentification multifactorielle à l'échelle de l'organisation.
- L'organisme a communiqué des conseils aux employés pour les sensibiliser à l'importance de la protection des renseignements personnels, à l'importance de la gestion des dossiers et de l'information ainsi qu'à la manière de naviguer en ligne en toute sécurité.

#### **6. Exécution numérique et service à la clientèle**

- L'organisme a mis sur pied une billetterie intégrée avec GO Transit permettant aux clients d'acheter un billet GO Transit auprès de la CTON pour se rendre à l'aéroport Pearson ou à la gare Union.
- La CTON a publié une Charte de services au premier trimestre de l'exercice 2022-2023. Celle-ci décrit l'engagement de l'organisme envers les voyageurs, comme la fourniture d'une expérience de voyage sûre et confortable. Les engagements, les mesures à déclaration obligatoire, les objectifs et le rendement sont publiés et mis à jour sur le [site Web de la CTON](#).
- Le programme de gestion des actifs de l'entreprise a été lancé au sein des services responsables des autobus et des installations d'entreprise en décembre 2022.

## **7. Diversité et inclusion**

- La CTON a continué à mettre l'accent sur la diversité et l'inclusion au sein de son effectif. En conséquence, le nombre de femmes occupant des postes dans les métiers spécialisés a augmenté, de même que le nombre total d'employés qui s'identifient comme des minorités visibles ou des membres des communautés autochtones.

## **8. Reprise après la COVID19**

- L'organisme a mis en place une politique d'entreprise sur le travail à distance afin de soutenir la productivité, la satisfaction et le bien-être ainsi que l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée des employés.
- En ce qui a trait au nombre de places assises dans les autocars, l'organisme est revenu à une capacité de 100 % en mars 2023.
- Les protocoles et procédures relatifs à la COVID19 introduits pendant la pandémie ont été levés.

## Rendement opérationnel

### **Offrir des services de transport efficaces, sûrs et fiables aux populations du Nord de l'Ontario**

L'achalandage des autocars et des trains de voyageurs de la CTON s'est progressivement rétabli aux niveaux d'avant la pandémie tout au long de l'exercice. Les efforts de marketing ont été principalement axés sur la sensibilisation aux services offerts dans le Nord-Ouest de l'Ontario, alors que de nouveaux parcours d'autocars ont été introduits à Thunder Bay et Winnipeg en 2020.

Les Services d'autocars ont continué à mettre l'accent sur l'amélioration de la flotte grâce à l'entretien et au renouvellement de l'équipement. Cette division a été la première à passer au nouveau programme de gestion des actifs de l'entreprise, ce qui a permis d'améliorer les programmes d'entretien, la tenue des dossiers et la surveillance générale de l'équipement au sein de cette division.

Audelà de l'augmentation de la fréquentation, il est important de noter que l'indice de ponctualité du train de passagers Polar Bear Express a été de 94 %, contre 93 % l'année précédente. L'indice de ponctualité des autocars a été de 73 %, contre 81 % l'année précédente, et ce en raison de la réduction de la circulation sur les autoroutes attribuable aux consignes de confinement en vigueur l'année précédente. Le nombre de colis transportés a été de 34 707, ce qui est inférieur à l'objectif de 40 000.

Les services ferroviaires ont également atteint l'objectif organisationnel consistant à fournir des services de transport efficaces, sûrs et fiables. La division a continué à mettre l'accent sur la modernisation de ses processus, la sensibilisation des clients et la promotion des transbordements.

Un investissement a été réalisé dans de nouveaux équipements ferroviaires, notamment l'achat de deux locomotives et de nouvelles trémies agricoles en réponse à la demande accrue du secteur agricole du Nord de l'Ontario. Ce secteur continue de croître et de dépendre des services de transport ferroviaire de marchandises pour acheminer ses produits vers le marché.

Le Centre de remise à neuf et de réparation a poursuivi ses travaux de remise en état des voitures de passagers à deux niveaux pour Metrolinx. Ce contrat de 15 voitures conclu entre Metrolinx et la CTON a été établi en 2019 et prolongé en avril 2022 lorsque la province a annoncé un investissement supplémentaire de 109 millions de dollars pour la remise en état de 56 autres voitures de passagers à deux niveaux. Deux voitures ont été remises en état au cours de cet exercice. Les travaux touchant ces deux premières voitures ont jeté les bases pour le reste du projet et ont permis de mieux comprendre comment les processus peuvent être améliorés, quelles sont les attentes des clients et où des gains d'efficacité peuvent être réalisés. Les travaux de remise à neuf liés à cet important projet devraient s'intensifier au cours du prochain exercice.

## Indicateurs de rendement clés

| Achalandage dans les autocars   |                                     |                    |                    |
|---|-------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Objectif pour l'exercice 2022-23  | Réalisation de l'exercice 2022-2023 | Exercice 2021-2022 | Exercice 2020-2021 |
| 225 000   | 281 790                             | 167 676            | 106 067            |
| <p><b>Détails :</b> Le nombre d'usagers a augmenté de manière significative par rapport aux deux années précédentes, les Ontariennes et les Ontariens ayant recommencé à voyager après la pandémie de COVID19. Le nombre d'achalandages pour l'exercice 2019-2020 avant la pandémie était de 311,080.</p> |                                     |                    |                    |

| Achalandage du train de passagers Polar Bear Express  |                                     |                    |                    |
|---|-------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Objectif pour l'exercice 2022-2023  | Réalisation de l'exercice 2022-2023 | Exercice 2021-2022 | Exercice 2020-2021 |
| 39,500  | 46,201                              | 26,299             | 13,450             |
| <p><b>Détails :</b> Le nombre de passagers a augmenté de manière significative par rapport aux deux années précédentes, car les personnes se rendant dans les collectivités de la côte de la baie James ont recommencé à voyager après la pandémie de COVID19. La route d'hiver reliant Moose Factory au réseau routier provincial a été ouverte plus tard que les années précédentes, ce qui a accru la dépendance à l'égard du train pendant les mois d'hiver. Le nombre d'achalandages pour l'exercice 2019-2020 avant la pandémie était de 52, 451.</p> |                                     |                    |                    |

| Disponibilité du parc d'autocars  |                                     |                    |                    |
|---|-------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Objectif pour l'exercice 2022-2023  | Réalisation de l'exercice 2022-2023 | Exercice 2021-2022 | Exercice 2020-2021 |
| 80 %  | 94 %                                | 91 %               | 79 %               |
| <p><b>Détails :</b> Cette mesure représente le pourcentage d'autocars qui sont disponibles pour des itinéraires ou des voyages nolisés et englobe les autocars qui sont immobilisés, mais prêts à être utilisés. La disponibilité du parc d'autocars a continué de s'améliorer au cours des deux derniers exercices, ce qui garantit que des autocars sont disponibles pour répondre aux demandes de nolisement et remplacer les autocars qui ont des problèmes mécaniques en cours de route.</p> |                                     |                    |                    |

| Chargements de marchandises transporté   |                                     |                    |                    |
|--|-------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Objectif pour l'exercice 2022-2023   | Réalisation de l'exercice 2022-2023 | Exercice 2021-2022 | Exercice 2020-2021 |
| 39,611   | 41,186                              | 40,085             | 39,292             |
| <p><b>Détails :</b> Ce chiffre montre que les clients des services de transport ferroviaire de marchandises de la CTON ont continué à faire confiance à nos services. L'augmentation du nombre de wagons a entraîné une hausse des revenus. Les chargements ont augmenté en provenance de nombreux clients des secteurs minier, agricole et forestier.</p> |                                     |                    |                    |

### Services ferroviaires – Tonnesmilles payante

| Objectif pour l'exercice 2022-2023 | Réalisation de l'exercice 2022-2023 | Exercice 2021-2022 | Exercice 2020-2021 |
|------------------------------------|-------------------------------------|--------------------|--------------------|
| 385,860                            | 409,624                             | 374,863            | 374,252            |

**Détails :** Les tonnes-milles payantes permettent à la CTON de mesurer la progression de son rendement. Cet indicateur permet d'effectuer le suivi des charges transportées par rapport aux distances parcourues. Cet indicateur est utilisé dans l'industrie ferroviaire pour évaluer les revenus générés par le transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un mille. Les tonnes-milles payantes sont une mesure de rendement standard utilisée dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises en Amérique du Nord.

Les tonnes-milles payantes sont un moyen de référence rapide pour mesurer la productivité d'un territoire ou d'une période donnée. Elles permettent ainsi de mesurer la productivité et d'indiquer où des ajustements peuvent être nécessaires. Le caractère saisonnier de la circulation ou des changements chez la clientèle ou leurs habitudes d'expédition peuvent avoir une incidence sur la productivité. En cas de changements importants, il pourrait être avisé de modifier la puissance ou la fréquence des trains.

Au cours des trois dernières années, la CTON s'est rapprochée de son objectif et l'a dépassé cette année.

### Services ferroviaires – Minutes de pénalité à la suite d'une limitation de vitesse

| Objectif pour l'exercice 2022-2023 | Réalisation de l'exercice 2022-2023 | Exercice 2021-2022 | Exercice 2020-2021 |
|------------------------------------|-------------------------------------|--------------------|--------------------|
| 850                                | 374                                 | 474                | 950                |

**Détails :** Les Services ferroviaires suivent de près l'incidence des limitations de vitesse sur le rendement en se servant, en guise de mesure, des minutes de pénalité à la suite d'une limitation de vitesse. Les limites de vitesse sont déterminées par la pente et la courbure des voies. Si l'état de la voie se détériore, une limitation de la vitesse est émise pour cette section de voie jusqu'à ce qu'elle puisse être réparée. Cette mesure du rendement évalue le temps ou les minutes de « pénalité » supplémentaires qu'il faut à un train pour effectuer le trajet en raison de la limitation de vitesse.

Cette mesure est prise chaque mois pour chaque subdivision de la voie ferrée. Les limitations de vitesse sont un bon moyen d'évaluer l'état de l'infrastructure des voies ferrées et le succès des investissements dans les immobilisations. Cette mesure est d'une grande utilité pour déterminer où, sur le réseau, il faut investir. Moins il y a de minutes de pénalité, plus l'infrastructure est en bon état.

Un réinvestissement dans l'infrastructure d'immobilisations a commencé en 2018-2019 et cette mesure du rendement montre les progrès réalisés dans ce domaine.



### Pourcentage du budget d'immobilisations dépensé

| Objectif pour l'exercice 2022-2023 | Réalisation de l'exercice 2022-2023 | Exercice 2021-2022 | Exercice 2020-2021 |
|------------------------------------|-------------------------------------|--------------------|--------------------|
| 100 %                              | 90 %                                | 98 %               | 101 %              |

**Détails :** La CTON a mis en œuvre un programme complet de gestion des actifs de l'entreprise, qui a débuté lors du dernier exercice et se poursuivra au cours des prochaines années. Ce programme prend en compte les personnes, les processus et la technologie, ce qui permettra à la CTON de disposer de meilleures données pour prendre des décisions plus judicieuses en matière de gestion des actifs. La CTON continue d'améliorer l'état de ses actifs et d'investir dans des actifs en expansion. La CTON a dépensé 90 % de ses fonds d'immobilisations cette année et n'a pas atteint l'objectif fixé en raison des économies réalisées dans le cadre d'un grand projet, des retards dans la chaîne d'approvisionnement et du fait qu'un grand fournisseur n'a pas pu mener à bien son contrat.

### Ratio de recouvrement des coûts

| Objectif pour l'exercice 2022-2023                 | Réalisation de l'exercice 2022-2023 | Exercice 2021-2022 (redressé) | Exercice 2020-2021 |
|--|-------------------------------------|-------------------------------|--------------------|
| 58 %   | 69 %                                | 63 %                          | 65 %               |
| 68 % (excluant les Services du Polar Bear Express) | 75 %                                | 71 %                          | 73 %               |

**Détails :** Il s'agit du ratio entre les revenus totaux (excluant les subventions de fonctionnement, les subventions et la vente d'actifs) et les coûts d'exploitation totaux, y compris les affectations de l'organisation (sans tenir compte de l'amortissement, des avantages sociaux futurs des employés, de la désactualisation et des dépenses liées aux déraillements). Les dépenses des exercices 2022-2023 et 2021-2022 comprennent d'importants coûts de développement technologique qui, dans le passé, auraient été des dépenses d'investissement, elles ont été incluses en tant que dépenses dans le ratio de recouvrement des coûts. Le ratio de recouvrement des coûts est un indicateur clé du rendement financier et est révélateur de l'efficacité et de l'efficacités avec lesquelles l'organisation mène ses activités. Ce ratio illustre également la mesure dans laquelle les activités de l'organisation se financent par elles-mêmes.

La CTON s'efforce constamment d'améliorer son ratio de recouvrement des coûts en mettant en œuvre des initiatives visant à réaliser des gains en efficacité dans le cadre de ses activités, en optimisant son utilisation des immobilisations provinciales et en accordant une attention soutenue aux inducteurs de coûts et aux efforts de restructuration des coûts. Cette année, l'objectif a été dépassé.

## Gestion des risques d'entreprise

Ontario Northland a poursuivi l'amélioration de son programme de gestion des risques d'entreprise afin d'appuyer la prise de décision de l'organisation. L'identification, l'évaluation, la gestion, le suivi et la communication des risques émergents sont essentiels à la réussite de l'entreprise.

Voici les principaux risques qui ont eu une incidence sur le rendement global de l'entreprise.

| Risque  | Vue d'ensemble de l'incidence et des stratégies d'atténuation  |
|---|--|
| <p>L'ampleur des répercussions de la COVID19 sur les revenus étant inconnue, il est difficile de prévoir avec exactitude dans le budget les sommes qui devront être consacrées à la reprise.</p> <p><i>UN RISQUE « MOYEN » À LA CLÔTURE DU RISQUE</i></p> <p>Risque constaté dans le plan d'activités 2022-2023</p> | <p>Lorsque le plan d'activités 2022-2023 a été présenté, la province de l'Ontario était en phase de redressement économique après la pandémie. Après deux années d'incertitude et de conséquences significatives sur les activités de la CTON, les revenus de toutes les divisions ont dépassé les attentes.</p> <p>Atténuation – Les services de transport de la CTON étant restés stables et fiables, la réputation de l'entreprise s'est améliorée pendant la pandémie. L'achalandage du Polar Bear Express a augmenté de 76 % et celle des autocars de 68 % au cours de l'année écoulée, ce qui a contribué à atténuer ce risque. En outre, les revenus des services de transport ferroviaire de marchandises ont dépassé le budget de 27 %, ce qui a permis à la CTON d'atténuer ce risque.</p>                   |
| <p>Perte de revenus pour le transport ferroviaire des marchandises en raison d'une baisse de la demande de la part de la clientèle.</p> <p><i>RISQUE RÉDUIT DE « MOYENNEMENT ÉLEVÉ » À « MOYEN »</i></p> <p>Risque constaté dans le plan d'activités 2022-2023</p>  | <p>Les principaux clients de la CTON sont les secteurs de la foresterie, de l'exploitation minière et de l'agriculture, qui sont tous soumis à une demande cyclique. Cela signifie que les fluctuations de la demande des clients ont une incidence directe sur les revenus des services de transport ferroviaire de marchandises pour la CTON.</p> <p>Atténuation – La CTON a pris des mesures pour atténuer ce risque en diversifiant sa clientèle et en développant ses activités pour percer de nouveaux marchés. La CTON continue de revoir ses tarifs et d'offrir des mesures incitatives liées au volume pour attirer de nouveaux clients. D'autres revenus ferroviaires, comme les frais de stationnement et d'entreposage, dépassent les prévisions budgétaires, ce qui contribuera à atténuer le risque.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <p>Perte de revenus pour le transport de marchandises en raison de la fermeture de la mine Kidd Creek à Timmins.</p> <p><i>RISQUE RÉDUIT DE « MOYENNEMENT ÉLEVÉ » À « MOYEN »</i></p> <p>Risque constaté dans le plan d'activités 2022-2023</p> | <p>La fermeture prévue de la mine Kidd Creek a été reportée à 2025, et les pertes de revenus sont compensées par de nouvelles sources de revenus. La CTON continuera à nouer des relations pour accroître les volumes de marchandises transportées provenant de l'agriculture et d'autres sources.</p> <p>Atténuation – La CTON continue de mettre en œuvre des initiatives de réduction des coûts, ainsi que d'explorer d'autres sources de revenus et d'étendre ses services actuels, tels que ses services d'entreposage. Des sites intermodaux et des sites de transbordement supplémentaires sont à l'étude pour améliorer l'accès au transport ferroviaire des petits et moyens clients qui n'ont pas de connexion directe avec le système ferroviaire.</p>   |
| <p>Secteur des véhicules de transport interurbain de voyageurs</p> <p><i>RISQUE « FAIBLE » TOUT AU LONG DE L'EXERCICE</i></p> <p>Risque constaté dans le plan d'activités 2022-2023</p>   | <p>Les Services d'autocars de la CTON desservent les collectivités nordiques et rurales ainsi que les grands centres urbains. En 2021, l'entreprise Greyhound Canada a annoncé qu'elle quitterait définitivement le marché canadien, laissant un vide sur ce dernier. En outre, la déréglementation du secteur des véhicules de transport interurbain de voyageurs est entrée en vigueur en juillet 2021, ce qui signifie qu'un plus grand nombre d'exploitants d'autocars pourraient mener des activités le long des parcours desservis par la CTON et avoir une incidence sur l'achalandage des autocars de la CTON. La déréglementation n'a pas encore eu d'incidence significative sur l'achalandage des autocars de la CTON. L'équipe opérationnelle de la CTON continue de surveiller les concurrents du secteur.</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p>Pénurie de main d'œuvre qualifiée</p> <p><i>UN RISQUE « MOYEN » À « ÉLEVÉ » TOUT AU LONG DE L'EXERCICE</i></p>        | <p>Le marché du travail dans le Nord de l'Ontario est devenu de plus en plus concurrentiel et il est devenu primordial de pourvoir certains postes pour maintenir les activités. Les postes vacants ont exercé une pression sur la main d'œuvre et ont eu des répercussions sur le maintien en poste, les congés de maladie et l'augmentation des dépenses en raison des heures supplémentaires. Les postes dans les métiers spécialisés tels que les électriciens, les mécaniciens et les tuyauteurs continuent d'être difficiles à pourvoir, en plus des rôles opérationnels clés tels que les chauffeurs d'autocars et les manœuvres de voies ferrées.</p> <p>Atténuation – Pour faire face à ce risque, Ontario Northland a fait la promotion de son programme d'apprentissage auprès des publics internes et a renforcé la promotion de l'organisme en tant qu'employeur grâce à une campagne publicitaire ciblée. Cette campagne a entraîné une augmentation de 24,5 % du nombre de visites sur la page consacrée aux carrières du site Web de l'entreprise. La CTON a continué à mettre l'accent sur la sensibilisation de la communauté, l'équipe de recrutement ayant participé à dix événements, à savoir des visites d'écoles secondaires, des salons de l'emploi et des activités d'exploration des carrières pour les jeunes au cours de l'exercice. En raison de la nature concurrentielle du marché de l'emploi dans le Nord de l'Ontario, ce travail devrait se poursuivre au cours des prochaines années.</p> |
| <p>Volatilité du prix du carburant</p> <p><i>CE RISQUE EST PASSÉ D'« ÉLEVÉ » À « FAIBLE » À LA FIN DE L'EXERCICE</i></p> | <p>L'augmentation du prix du carburant a eu des répercussions sur les divisions du transport ferroviaire et des autocars en dépassant le budget de 48 % pour les dépenses de carburant du transport ferroviaire et de 62 % pour les dépenses de carburant des autocars.</p> <p>Atténuation – Le risque est passé d'« élevé » à « faible » en raison des revenus ferroviaires plus élevés que prévu, ainsi que de l'augmentation des revenus de la surcharge carburant, ce qui a permis de gérer efficacement les fluctuations de prix tout au long de l'exercice.</p> <p>La gestion proactive de la consommation de carburant demeure une priorité de l'entreprise, ce qui contribue à réduire ce risque. Cela inclut la promotion de la politique antiralentis de l'entreprise et la poursuite de la modernisation des locomotives avec l'installation du système Smart Start pour s'assurer qu'elles s'éteignent automatiquement lorsqu'elles ne sont pas utilisées.</p>   |

|   |   |
|---|---|
| <p>Augmentation de l'absentéisme</p> <p><i>NOUVEAU – RISQUE « MOYENÉLEVÉ » INTRODUIT DURANT L'EXERCICE</i></p>                          | <p>En novembre 2022, le gouvernement fédéral a publié la version finale du <i>Règlement modifiant certains règlements pris en vertu du Code canadien du travail (congé payé pour raisons médicales)</i>, qui introduit de nouveaux droits en matière de congés payés pour raisons médicales.</p> <p>Les prestations supplémentaires de congés de maladie et de congés personnels ont eu des répercussions importantes sur les divisions opérationnelles au cours de l'exercice. Parmi les conséquences, citons l'augmentation des heures supplémentaires et la prolongation des délais des projets pour le Centre de remise à neuf et de réparation.</p> <p>Atténuation – Le service des ressources humaines a aidé les gestionnaires en leur fournissant des outils de production de rapports et en les formant à la gestion de l'absentéisme. Le travail se poursuivra au cours du prochain exercice pour atténuer ce risque permanent.</p> |
| <p>Incidents ferroviaires et sécurité des voies ferrées</p> <p><i>NOUVEAU – PASSAGE D'UN RISQUE « ÉLEVÉ » À UN RISQUE « MOYEN »</i></p> | <p>Les incidents mineurs et majeurs qui touchent les Services ferroviaires ont des conséquences négatives sur les revenus et la réputation de l'entreprise.</p> <p>Atténuation – Les Services ferroviaires ont acheté une voiture de contrôle de géométrie de la voie pour faciliter les inspections régulières des voies ferrées et surveiller leur état. Par le passé, la CTON louait ce type d'équipement à d'autres compagnies ferroviaires et ne l'avait pas à portée de main sur place lorsqu'elle en avait besoin. Ce nouvel ajout à la flotte, associé au recrutement de deux nouveaux inspecteurs des voies au cours de l'exercice, a permis de réduire ce risque.</p>   |

|  |   |
|--|---|
| <p>Conditions de construction</p> <p><i>NOUVEAU – PASSAGE D’UN RISQUE « ÉLEVÉ » À UN RISQUE « FAIBLE »</i></p> | <p>La CTON a déterminé que l'accès à des capitaux suffisants pour maintenir un bon état d'entretien constituait un risque en raison de l'âge des bâtiments et de l'insuffisance des fonds disponibles dans le cadre du plan décennal initial de gestion des immobilisations. Des évaluations des bâtiments ont été effectuées dans le cadre du programme de gestion des actifs de l'entreprise et les évaluations de l'état des actifs ont révélé que certains éléments du portefeuille immobilier de la CTON nécessitaient un investissement dans le cycle de vie et un entretien continu pour assurer l'intégrité structurelle, la conformité au code et la fonctionnalité des bâtiments ainsi que pour répondre à d'éventuelles préoccupations environnementales.</p> <p>Atténuation – Des fonds supplémentaires ont été alloués pour améliorer l'état des actifs. Les évaluations de l'état des bâtiments, prévues à tous les trois à cinq ans, continueront à contribuer à la réduction de ce risque et à l'atténuation des risques plus importants. La CTON travaille actuellement à l'élaboration d'un plan à long terme détaillé pour donner suite aux évaluations réalisées.</p> |
|--|---|

|  |   |
|--|---|
| <p>Exposition potentielle de la population aux dangers liés aux sites de l'ancienne mine de Cobalt situés sur les biens immobiliers d'Ontario Northland ou à proximité.</p> <p><i>UN RISQUE « MOYEN » À « ÉLEVÉ » TOUT AU LONG DE L'EXERCICE</i></p> <p>Risque constaté dans le plan d'activités 2022-2023</p> | <p>La CTON possède des biens immobiliers situés à Cobalt, en Ontario, qui comprennent des dangers liés aux anciennes activités d'exploitation minière qui nécessitent une analyse plus poussée et, peut-être, des mesures de remise en état. Il existe un risque pour la santé et la sécurité en raison des niveaux de contamination constatés dans une zone.</p> <p>Atténuation – Des mesures de sécurité provisoires ont été mises en place, telles que des panneaux de signalisation et des clôtures. Le site continue de faire l'objet d'une surveillance. Une évaluation environnementale de site de phase 1 a été réalisée et il a été recommandé de réaliser une évaluation environnementale de site de phase 2. L'évaluation environnementale de site de phase 2 confirmera et délimitera les zones de contamination.</p> <p>La CTON a continué à travailler avec le MTO et le ministère du Développement du Nord pour déterminer les prochaines étapes et les stratégies visant à atténuer les risques liés aux droits miniers historiques et aux propriétés contaminées qu'elle possède.</p> <p>L'organisme a pris des mesures pour étoffer son équipe environnementale interne, élargir les responsabilités de gestion et, grâce à ces efforts, elle continuera à assurer une surveillance environnementale rigoureuse de ses projets, installations et activités.</p> |
|--|---|

## Rendement financier

Au cours de l'année, la CTON s'est acquittée de façon responsable de son mandat, qui consiste à fournir des services de transport régionaux essentiels, tout en gérant le financement des immobilisations et les fonds d'exploitation. Les explications et l'analyse suivantes de la situation et des résultats financiers doivent être lues conjointement avec les états financiers vérifiés et les notes connexes.

Les ventes et autres revenus de la CTON se sont élevés à 94,6 millions de dollars, contre 71,7 millions de dollars l'année précédente, ce qui représente une augmentation de 32 %. Cette augmentation est le résultat d'une hausse des revenus dans tous les secteurs d'activité, d'une augmentation de l'achalandage par rapport aux années précédentes, d'une augmentation des travaux contractuels externes dans les ateliers et d'une augmentation des revenus provenant des chargements de wagons. La province de l'Ontario a versé environ 53,7 millions de dollars en contributions aux activités, ce qui porte les revenus totaux d'Ontario Northland à 148,3 millions de dollars, soit une augmentation de 27 %.

Les dépenses de l'organisme se sont élevées à 135,3 millions de dollars, contre 123,9 millions de dollars l'année précédente, ce qui représente une augmentation de 9 %, principalement due à une augmentation des salaires et des avantages sociaux, ainsi que des matériaux et des pièces de rechange. Ces augmentations sont dues à une augmentation de l'échelle syndicale des salaires annuelle, à une augmentation du nombre d'employés, à une augmentation des services de remise à neuf et de réparation, ainsi qu'à une augmentation des matériaux pour soutenir le travail contractuel. L'organisme a également vu une augmentation des coûts du carburant se répercuter sur les budgets opérationnels de chaque division.

Le MTO continue d'aider la CTON à mettre à niveau sa technologie et ses processus, ce qui comprend un investissement opérationnel de 5,3 millions de dollars, contre 3,7 millions de dollars l'année précédente. Cela concerne les coûts d'incorporation des pratiques de gestion des actifs de l'entreprise et le soutien des mises à niveau de la technologie en nuage.

La CTON a enregistré un excédent des revenus sur les dépenses de 9,1 millions de dollars au cours de l'année, contre un déficit de 11,5 millions de dollars l'année précédente.

### Revenus

Par rapport au plan d'activités 2022-2023, la CTON a enregistré une augmentation de 33 % de ses revenus d'exploitation par rapport au budget, passant de 71 millions de dollars prévus à 94,6 millions de dollars de revenus réels.

Les revenus par année (2020-2021 à 2022-2023) sont présentés cidessous.



| Rapport financier                                      | EXERCICE 2020-2021 | EXERCICE 2021-2022 (redressé) | EXERCICE 2022-2023 | EXERCICE 2022-2023 | EXERCICE 2022-2023                     | EXERCICE 2022-2023                         | EXERCICE 2022-2023                                  | EXERCICE 2022-2023                                      |
|--|--------------------|-------------------------------|--------------------|--------------------|--|--|---|---|
| (en milliers de dollars)                               | Réel               | Réel                          | Réel               | Budget             | Écart en dollars par rapport au budget | Écart en pourcentage par rapport au budget | Écart en dollars par rapport à l'exercice précédent | Écart en pourcentage par rapport à l'exercice précédent |
| Revenus des services ferroviaires                      | 43 398             | 44 502                        | 53 732             | 42 285             | 11 447                                 | 27 %                                       | 9 230   | 21 %  |
| Revenus du Polar Bear Express                          | 4 661              | 5 867                         | 8 666              | 5 773              | 2 893                                  | 50 %                                       | 2 799   | 48 %  |
| Revenus du transport en autocar                        | 5 738              | 9 427                         | 15 666             | 11 724             | 3 942                                  | 34 %                                       | 6 239   | 66 %  |
| Revenus des Services de remise à neuf et de réparation | 7 304              | 11 698                        | 15 274             | 11 130             | 4 144                                  | 37 %                                       | 3 576   | 31 %  |
| Autres revenus   | 168                | 179                           | 1 245              | 100                | 1 145                                  | 1145 %                                     | 1 066   | 596 %   |
| <b>Total des revenus</b>                               | <b>61 269</b>      | <b>71 673</b>                 | <b>94 583</b>      | <b>71 012</b>      | <b>23 571</b>                          | <b>33 %</b>                                | <b>22 910</b>                                       | <b>32 %</b>   |

Les Services ferroviaires ont continué d'être la principale activité génératrice de revenus de la CTON, avec des revenus de 53,7 millions de dollars. La majorité des revenus ferroviaires proviennent de quatre clients majeurs des secteurs des mines et du bois d'œuvre. En 2022-2023, les revenus ferroviaires ont augmenté de 9,2 millions de dollars (21 %) par rapport à l'année précédente et de 11,4 millions de dollars (27 %) par rapport aux prévisions budgétaires. Cette augmentation est due à une hausse du nombre de wagons (2 %), à une augmentation de la surcharge carburant ainsi qu'à une augmentation des revenus d'entreposage et de stationnement pour l'organisme.

Les services du train de passagers Polar Bear Express ont rapporté 8,7 millions de dollars de revenus à l'organisation, ce qui représente une augmentation de 2,8 millions de dollars (48 %) par rapport à l'année précédente et un dépassement des prévisions budgétaires de 2,9 millions de dollars (50 %). Cette augmentation est attribuée à une hausse de 76 % de l'achalandage, ce dernier n'a toutefois pas retrouvé son niveau d'avant la pandémie.

Les services d'autocars réguliers et nolisés ont rapporté 15,7 millions de dollars à l'organisation, soit une augmentation de 6,2 millions de dollars (66 %) par rapport à l'année précédente et un dépassement de 3,9 millions de dollars (34 %) par rapport au budget. Cette augmentation est attribuée à une hausse de 68 % de l'achalandage, ce dernier n'a toutefois pas retrouvé son niveau d'avant la pandémie.

Les Services de remise à neuf et de réparation ont contribué à hauteur de 15,3 millions de dollars de recettes, soit une augmentation de 3,6 millions de dollars (31 %) par rapport à l'année précédente et un dépassement de 4,1 millions de dollars (37 %) par rapport à l'objectif fixé, en raison de travaux contractuels externes au sein de l'atelier des wagons de passagers et de l'atelier des locomotives.

Les autres revenus comprennent des revenus tels que les revenus de location et les intérêts perçus.

## Dépenses

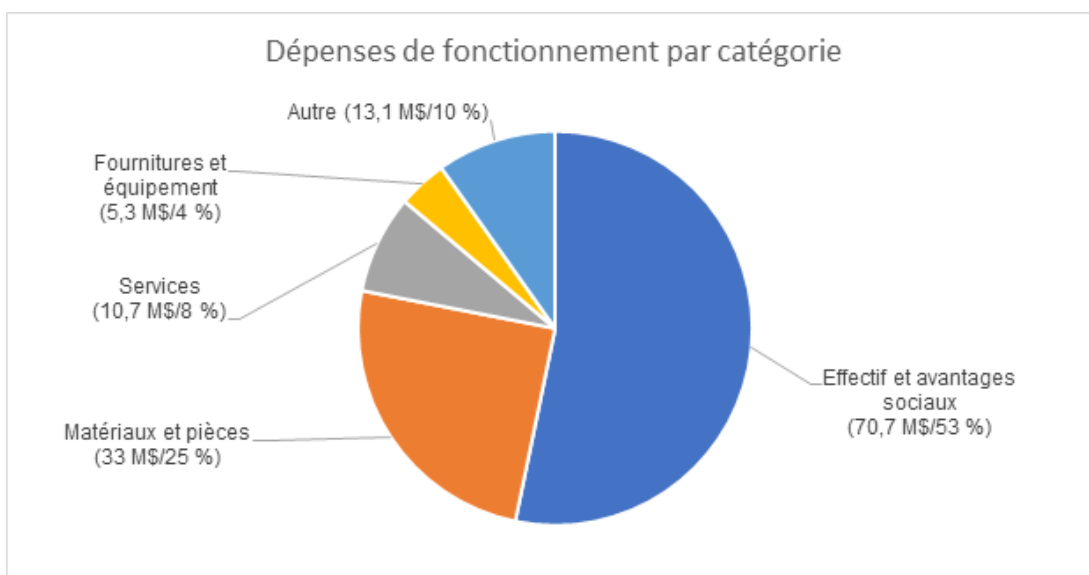
Les coûts d'exploitation (avant les autres postes, tels que l'amortissement, les radiations d'inventaire, les avantages sociaux futurs) pour l'année étaient de 132,8 millions de dollars, soit 9,4 millions de dollars (8 %) de plus que ce qui était prévu au budget et 22,7 millions de dollars (21 %) de plus que l'année précédente.

Les dépenses par année (de 2020-2021 à 2022-2023) sont présentées cidessous.

| Rapport financier                   | EXERCICE 2020-2021 | EXERCICE 2021-2022 (redressé) | EXERCICE 2022-2023 | EXERCICE 2022-2023 | EXERCICE 2022-2023                     | EXERCICE 2022-2023                         | EXERCICE 2022-2023                                  | EXERCICE 2022-2023                                      |
|-------------------------------------|--------------------|-------------------------------|--------------------|--------------------|--|--|---|---|
| (en milliers de dollars)            | Réel               | Réel                          | Réel               | Budget             | Écart en dollars par rapport au budget | Écart en pourcentage par rapport au budget | Écart en dollars par rapport à l'exercice précédent | Écart en pourcentage par rapport à l'exercice précédent |
| Effectif et avantages sociaux       | 53 069             | 62 766                        | 70 723             | 73 807             | (3 084)                                | -4 %                                       | 7 957   | 13 %  |
| Matériaux et pièces                 | 16 902             | 22 146                        | 32 973             | 22 916             | 10 057                                 | 44 %                                       | 10 827  | 49 %  |
| Services                            | 8 292              | 10 520                        | 10 729             | 9 708              | 1 021                                  | 11 %                                       | 209   | 2 %   |
| Fournitures et équipement           | 5 232              | 5 202                         | 5 346              | 5 362              | (16)                                   | 0 %  | 144   | 3 %   |
| Autre                               | 11 241             | 9 475                         | 13 052             | 11 682             | 1 370                                  | 12 %                                       | 3 577   | 38 %  |
| <b>Total des dépenses (Note 13)</b> | <b>94 736</b>      | <b>110 109</b>                | <b>132 823</b>     | <b>123 475</b>     | <b>9 348</b>                           | <b>8 %</b>                                 | <b>22 714</b>                                       | <b>21 %</b>   |

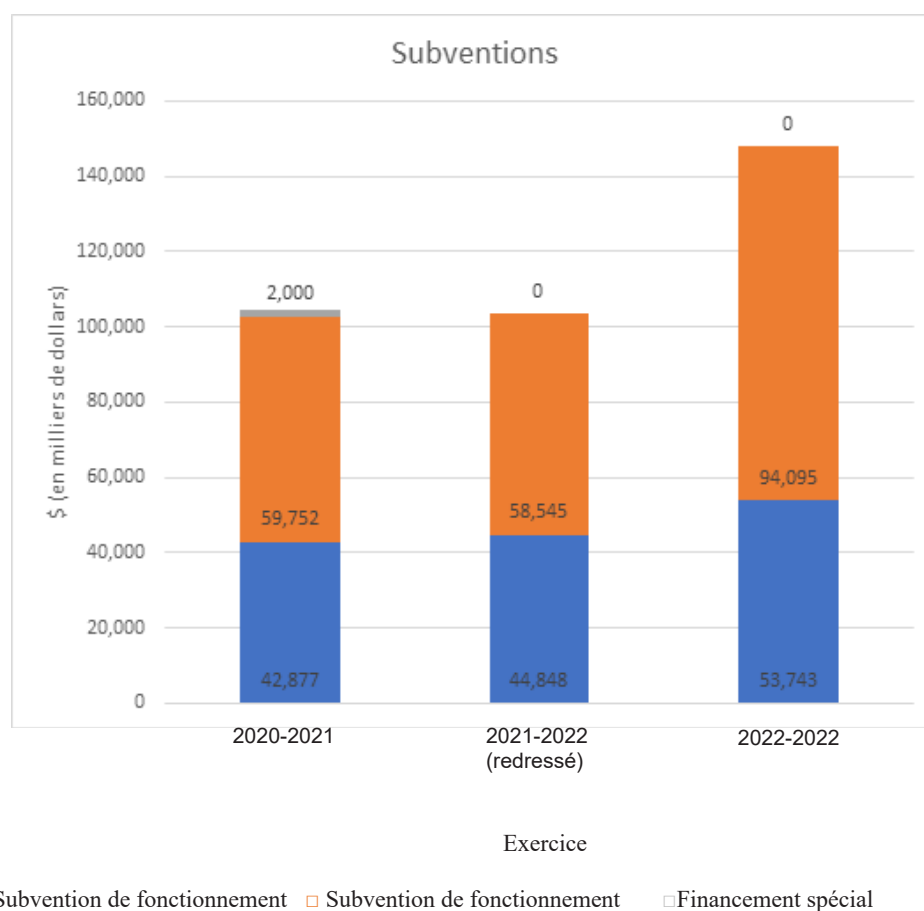
Les écarts importants peuvent s'expliquer comme suit :

- Le poste Effectif et avantages sociaux, qui constitue la plus grande dépense de l'organisme et représente 53 % de toutes ses dépenses, a augmenté de 7,9 millions de dollars (13 %) pour atteindre 70,7 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent, en raison de l'ajustement annuel du coût de la vie et de l'embauche d'employés supplémentaires pour soutenir le contrat avec Metrolinx et les initiatives de l'organisme, telles que le programme de gestion des actifs de l'entreprise. Malgré ces augmentations, le poste Effectif et avantages sociaux a été inférieur de 3,1 millions de dollars (4 %) au budget, en partie parce que l'organisme n'a pas été en mesure de pourvoir des postes en raison de la concurrence sur le marché de l'emploi.
- Le poste Matériaux et pièces, qui représente 25 % des dépenses de l'organisme, a augmenté de 10,8 millions de dollars (49 %) pour atteindre 33 millions de dollars par rapport à l'année précédente et a dépassé le budget de 10,1 millions de dollars (44 %). Cela est dû à une augmentation des contrats externes au sein des Services de remise à neuf et de réparation qui n'était pas prévue au budget, ainsi qu'à une augmentation de 61 % du prix du carburant par rapport à l'année précédente.
- Les autres dépenses comprennent des postes, tels que les assurances, les taxes foncières, la location de wagons de marchandises, la location, le marketing, les voyages et la formation. Les autres dépenses ont augmenté de 3,6 millions de dollars (38 %) pour atteindre 13 millions de dollars, soit un dépassement de 1,4 million de dollars (12 %) par rapport au budget. Cette évolution s'explique par une augmentation des primes d'assurance, des initiatives de marketing et des frais de location.



## Subventions de fonctionnement

La province de l'Ontario verse à la CTON une subvention de fonctionnement correspondant aux dépenses d'exploitation moins les revenus, les avantages sociaux futurs des employés, le produit de la vente d'actifs et les paiements du principal effectués sur un prêt afin de s'assurer que la CTON dispose de fonds suffisants pour fonctionner et remplir son mandat. En 2022-2023, la CTON a reçu environ 53,7 millions de dollars de subventions de fonctionnement de la province de l'Ontario, ce qui représente une augmentation de 20 % par rapport à l'année précédente, mais qui dépasse légèrement le budget de 52,5 millions de dollars de 2 %. Cette augmentation par rapport à l'année précédente est due au fait que la province a investi dans la technologie pour l'organisme, comme le programme de gestion des actifs de l'entreprise, ainsi qu'à une augmentation des coûts liés à l'inflation et à l'indice des prix à la consommation pour les articles matériels tels que le carburant.



Le financement spécial comprend les besoins de financement ponctuels, qui concernaient le fonds d'auto-assurance.

## **Financement des immobilisations et investissements**

Les dépenses en immobilisations de la CTON se sont élevées à 94,1 millions de dollars, dont 93,5 millions de dollars provenant de la province de l'Ontario et 0,6 million de dollars provenant de l'Office national des transports du Canada, dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire.

Les dépenses en immobilisations des Services ferroviaires (y compris les services Polar Bear Express) ont totalisé 59,4 millions de dollars, ces fonds ont été utilisés pour poursuivre le programme agressif d'entretien de l'infrastructure de la CTON. L'investissement total dans l'infrastructure ferroviaire a été de 41,8 millions de dollars, de plus, 17,6 millions de dollars ont été investis dans les bâtiments et l'équipement.

Les dépenses en immobilisations des Services d'autocars se sont élevées à 5,1 millions de dollars; ces fonds ont été utilisés pour acheter 6 autocars supplémentaires entièrement accessibles aux fauteuils roulants et pour continuer à moderniser les installations d'autocars.

Le programme des immobilisations comprenait 29,6 millions de dollars de paiements d'étape effectués pour l'achat de la flotte en vue du retour du service ferroviaire voyageurs Northlander.

# Annexe : États financiers vérifiés

**Commission de transport Ontario Northland**  
**États financiers consolidés**

**Pour l'exercice terminé le 31 mars 2023**

# Commission de transport Ontario Northland

## États financiers consolidés

Pour l'exercice terminé le 31 mars 2023

---

### Table des matières

|   |              |
|---|--------------|
| <b>Responsabilité de la direction</b>                         | <b>33</b>    |
| <b>Rapport de l'auditeur indépendant</b>                      | <b>34-35</b> |
| <b>États financiers</b>                                       |              |
| État consolidé de la situation financière                     | <b>36</b>    |
| État consolidé des résultats et de l'évolution du déficit net | <b>37</b>    |
| État consolidé des flux de trésorerie                         | <b>38</b>    |
| Notes complémentaires aux états financiers consolidés         | <b>39-61</b> |



---

## Responsabilité de la direction

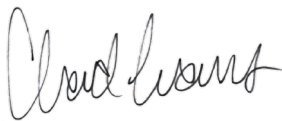
---

La direction de la Commission de transport Ontario Northland est responsable de l'intégrité et de la présentation fidèle des états financiers consolidés 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 lorsque la comptabilisation des opérations affectant la période courante ne peut être effectuée avec certitude qu'au cours d'une période ultérieure. 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, que les actifs et passifs de la Commission sont correctement comptabilisés et que les actifs sont protégés.

La Commission est chargée de s'assurer que la direction s'acquitte de ses responsabilités à l'égard du contrôle interne et de la présentation de l'information financière. La Commission se réunit avec la direction et les auditeurs externes pour s'assurer que chacun 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.



Chad Evans  
Président-directeur général



Natalie Park  
Directrice des finances

North Bay, Ontario  
Le 14 juillet 2023



**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 2023, et les états consolidés des résultats et de l'évolution du déficit net 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 2023, 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 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.

Box 105, 15th Floor  
20 Dundas Street West  
Toronto, Ontario  
M5G 2C2  
416-327-2381  
fax 416-326-3812

B.P. 105, 15<sup>e</sup> étage  
20, rue Dundas ouest  
Toronto (Ontario)  
M5G 2C2  
416-327-2381  
télécopieur 416-326-3812

[www.auditor.on.ca](http://www.auditor.on.ca)

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,



Bonnie Lysyk, MBA, FCPA, FCA, ECA

Toronto (Ontario)  
Le 14 juillet 2023

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

| Au 31 mars  | 2023              | 2022<br>(retraité) |
|---|-------------------|--------------------|
| <b>Actifs</b>   |                   |                    |
| <b>Court terme</b>  |                   |                    |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie   | 20 388 \$         | 11 923 \$          |
| Débiteurs (déduction faite d'une provision de 78 \$;<br>95 \$ en 2022)                  | 40 973            | 53 650             |
| Stocks  | 25 089            | 16 130             |
| Charges payées d'avance   | 2 175             | 1 695              |
|   | <b>88 625</b>     | <b>83 398</b>      |
| <b>Encaisse affectée</b> (Notes 3 et 7)   | <b>2 000</b>      | <b>2 000</b>       |
| <b>Immobilisations</b> (Note 4)   | <b>620 422</b>    | <b>549 807</b>     |
|   | <b>711 047 \$</b> | <b>635 205 \$</b>  |
| <b>Passifs et actif net</b>   |                   |                    |
| <b>Court terme</b>  |                   |                    |
| Créditeurs et charges à payer   | 32 002 \$         | 29 860 \$          |
| Tranche à court terme de la dette à long terme (Note 9)                                 | 111               | 107                |
| Produits reportés   | 38 798            | 42 756             |
|   | <b>70 911</b>     | <b>72 723</b>      |
| <b>Apports reportés</b> (Note 7)  | <b>2 000</b>      | <b>2 000</b>       |
| <b>Apports reportés afférents aux immobilisations</b> (Note 8)                          | <b>549 436</b>    | <b>474 122</b>     |
| <b>Dette à long terme</b> (Note 9)  | <b>926</b>        | <b>1 037</b>       |
| <b>Obligation constituée au titre des avantages<br/>autres que de retraite</b> (Note 5) | <b>85 935</b>     | <b>89 647</b>      |
| <b>Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations</b><br>(Note 10)            | <b>2 881</b>      | <b>3 189</b>       |
| <b>Passif au titre des sites contaminés</b> (Note 11)                                   | <b>4 071</b>      | <b>6 675</b>       |
|   | <b>716 160</b>    | <b>649 393</b>     |
| <b>Déficit net</b>  |                   |                    |
| Non affecté   | <b>(5 113)</b>    | <b>(14 188)</b>    |
|   | <b>711 047 \$</b> | <b>635 205 \$</b>  |

Éventualités (Note 14)

Engagements (Note 15)

Approuvé au nom de la Commission :



Président  
Alan Spacek



Vice-président  
RJ Falconi

**Commission de transport Ontario Northland**  
**État consolidé des résultats et de l'évolution du déficit net**  
(en milliers de dollars)

| <b>Pour l'exercice terminé le 31 mars</b>   | <b>2023</b>        | 2022<br>(retraité) |
|---|--------------------|--------------------|
| <b>Produits</b>   |                    |                    |
| Ventes et autres (Note 13)  | 94 583 \$          | 71 673 \$          |
| Apports du gouvernement (Note 12)   | 53 743             | 44 848             |
|   | <u>148 326</u>     | <u>116 521</u>     |
| <b>Charges (Note 13)</b>  |                    |                    |
| Main-d'œuvre et avantages sociaux (Note 5)  | 70 723             | 62 766             |
| Matériaux et pièces   | 32 973             | 22 146             |
| Services  | 10 729             | 10 520             |
| Fournitures et matériel   | 5 346              | 5 202              |
| Autres charges (Note 17)  | 10 187             | 9 715              |
| Coûts liés au développement technologique (Notes 4 et 8)  | 5 268              | 3 734              |
| Intérêts sur la dette à long terme (Note 9)   | 54                 | 59                 |
| Gain sur la vente d'immobilisations   | (1 020)            | (722)              |
| Charge de désactualisation (Note 6)   | 223                | 96                 |
| Avantages sociaux futurs (Note 5)   | 863                | 10 398             |
|   | <u>135 346</u>     | <u>123 914</u>     |
| <b>Excédent (insuffisance) des produits par rapport<br/>aux charges pour l'exercice<br/>avant amortissement</b> | <b>12 980</b>      | <b>(7 393)</b>     |
| Amortissement des apports reportés afférents<br>aux immobilisations (Note 8)                                    | 18 531             | 17 227             |
| Amortissement de l'obligation liée à la mise hors service<br>d'immobilisations                                  | (31)               | (59)               |
| Amortissement des immobilisations   | (22 405)           | (21 273)           |
|   | <u>(3 905)</u>     | <u>(4 105)</u>     |
| <b>Excédent (insuffisance) des produits par rapport<br/>aux charges pour l'exercice</b>                         | <b>9 075 \$</b>    | <b>(11 498) \$</b> |
| <b>Déficit net non affecté, au début de l'exercice</b>  | <b>(14 188) \$</b> | <b>(860) \$</b>    |
| Adoption d'une nouvelle norme comptable<br>pour le secteur public (Note 21)                                     | -                  | (1 830)            |
| <b>Déficit net non affecté, au début de l'exercice<br/>après le retraitement</b>                                | <b>(14 188)</b>    | <b>(2 690)</b>     |
| <b>Excédent (insuffisance) des produits par rapport<br/>aux charges pour l'exercice</b>                         | <b>9 075</b>       | <b>(11 498)</b>    |
| <b>Déficit net non affecté, à la fin de l'exercice</b>  | <b>(5 113) \$</b>  | <b>(14 188) \$</b> |

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

| Pour l'exercice terminé le 31 mars  | 2023             | 2022<br>(retraité) |
|---|------------------|--------------------|
| <b>Flux de trésorerie provenant des (utilisés par les)</b>  |                  |                    |
| <b>Activités de fonctionnement</b>  |                  |                    |
| Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges pour l'exercice                          | 9 075 \$         | (11 498) \$        |
| Éléments sans effet sur la trésorerie   |                  |                    |
| Amortissement des immobilisations   | 22 405           | 21 273             |
| Amortissement de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations                           | 31               | 59                 |
| Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations                                      | (18 531)         | (17 227)           |
| Charge de désactualisation  | 223              | 96                 |
| Passif au titre des sites contaminés  | (2 604)          | -                  |
| Gain sur disposition d'immobilisations  | (1 020)          | (722)              |
| Charge au titre des avantages sociaux futurs (Note 5)   | 863              | 10 398             |
|   | <b>10 442</b>    | <b>2 379</b>       |
| Variation du solde des éléments hors caisse du fonds de roulement                                     |                  |                    |
| Débiteurs   | 12 677           | (39 291)           |
| Stocks  | (8 959)          | 3 951              |
| Charges payées d'avance   | (480)            | (421)              |
| Créditeurs et charges à payer   | 2 142            | (3 238)            |
| Produits reportés   | (3 958)          | 35 499             |
|   | <b>11 864</b>    | <b>(1 121)</b>     |
| <b>Activités d'investissement en immobilisations</b>  |                  |                    |
| Achat d'immobilisations   | (94 095)         | (58 545)           |
| Produit de la vente d'immobilisations   | 1 283            | 965                |
|   | <b>(92 812)</b>  | <b>(57 580)</b>    |
| <b>Activités de financement</b>   |                  |                    |
| Remboursement de capital sur la dette à long terme  | (107)            | (101)              |
| Apports reportés afférents aux immobilisations  | 94 095           | 58 545             |
| Prestations autres que de retraite versées  | (4 575)          | (5 220)            |
|   | <b>89 413</b>    | <b>53 224</b>      |
| <b>Augmentation (diminution) de la trésorerie et équivalents de trésorerie au cours de l'exercice</b> |                  |                    |
|   | <b>8 465</b>     | <b>(5 477)</b>     |
| <b>Trésorerie et équivalents de trésorerie, au début de l'exercice</b>                                |                  |                    |
|   | <b>13 923</b>    | <b>19 400</b>      |
| <b>Trésorerie et équivalents de trésorerie, à la fin de l'exercice</b>                                |                  |                    |
|   | <b>22 388 \$</b> | <b>13 923 \$</b>   |
| <b>Représenté par</b>   |                  |                    |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie   | 20 388 \$        | 11 923 \$          |
| Encaisse affectée (Note 3)  | 2 000            | 2 000              |
|   | <b>22 388 \$</b> | <b>13 923 \$</b>   |

---

# Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2023

---

### 1. Nature des activités

La Commission de transport Ontario Northland (la « Commission ») est un organisme de la Couronne qui relève du ministère des Transports. La Commission offre une variété de services, y compris le transport ferroviaire de marchandises et de passagers, le service d'autocar ainsi que des services de remise à neuf et de réparation, principalement 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 du gouvernement de l'Ontario. La capacité de la Commission à maintenir son exploitation et à remplir son mandat dépend du soutien financier continu de la province.

Les états financiers consolidés comprennent les activités de la filiale en propriété exclusive, Nipissing Central Railway Company, qui loue tous ses actifs à la Commission.

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

---

### 2. Principales méthodes comptables

Les présents états financiers consolidés sont préparés selon le Manuel de comptabilité de Comptables professionnels agréés du Canada pour le secteur public, qui énonce les principes comptables généralement reconnus pour les organismes sans but lucratif du secteur public au Canada. L'organisme a choisi d'utiliser les normes s'appliquant aux organismes sans but lucratif, qui comprennent les chapitres SP 4200 à SP 4270. Les présents états financiers consolidés reposent sur les principales méthodes comptables suivantes :

#### ***Base de consolidation***

Les états financiers consolidés comprennent les actifs, les passifs et les activités de Nipissing Central Railway Company, la filiale en propriété exclusive. Les opérations et les soldes interentités ont été éliminés lors de la préparation de ces états financiers consolidés.

#### ***Trésorerie et équivalents de trésorerie***

La trésorerie comprend les fonds en caisse, les soldes de comptes détenus auprès de banques et les fonds grevés d'une affectation externe.

#### ***Débiteurs***

Les débiteurs sont évalués au coût après amortissement et présentés déduction faite de la provision pour créances douteuses.

#### ***Charges payées d'avance***

Les charges payées d'avance comprennent les charges liées à l'assurance, à l'impôt municipal et aux frais de technologie annuels. Elles sont comptabilisées au coût et imputées aux charges engagées pendant les périodes au cours desquelles des bénéfices en sont tirés.

---

# Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2023

---

### 2. Principales méthodes comptables (suite)

#### **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'usage 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 des stocks à rotation lente ou désuets. Quand la valeur de réalisation nette est inférieure à la valeur comptable, la valeur des stocks est réduite d'un montant correspondant à la baisse de valeur. 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.

#### **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 100 ans     |
| Bâtiments | De 20 à 50 ans      |
| Matériel  | De 3 à 40 ans       |
| Autocar   | 10 ans              |

Aucun amortissement n'est prévu pour les actifs en cours de construction tant qu'ils ne sont pas mis en service.

#### **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 à l'égard de l'actif et de tout apport reporté afférent aux immobilisations connexe pour un montant égal à l'excédent de la valeur comptable de l'actif par rapport à 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 en tant qu'estimation de la juste valeur.

#### **Comptabilisation des produits**

Les produits de toutes sources sont comptabilisés 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 produits provenant de passagers sont comptabilisés lorsque le service de transport est fourni.

Les produits tirés des contrats sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux à mesure que les activités prévues au contrat sont réalisées. La Commission évalue le degré d'avancement des travaux en fonction des jalons prédéfinis d'un projet. Lorsque les montants facturés au fur et à mesure de l'avancement des travaux en vertu du contrat dépassent les produits gagnés, un passif appelé « produits reportés » est comptabilisé à l'état consolidé des résultats et de l'évolution du déficit net.



---

# Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2023

---

### 2. Principales méthodes comptables (suite)

#### **Comptabilisation des produits (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'une affectation externe qui sont liés aux charges d'exploitation sont comptabilisés comme produits lorsque les charges connexes sont engagées;
- La Province rembourse à la Commission le coût de certaines immobilisations destinées à être utilisées pour l'exploitation. La Commission comptabilise ces apports comme apports reportés afférents aux immobilisations. Ces derniers sont amortis en déduction des produits selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux correspondant à ceux des immobilisations connexes.

#### **Avantages sociaux futurs**

*Régimes de retraite* – Les employés admissibles de la Commission participent au Régime de retraite des fonctionnaires et au Compte des avantages sociaux supplémentaires des fonctionnaires. La Commission comptabilise sa participation au Régime de retraite des fonctionnaires et au Compte des avantages sociaux supplémentaires des fonctionnaires, qui sont des régimes de retraite à prestations déterminées interentreprises, comme elle le ferait pour des régimes à cotisations déterminées.

La Province de l'Ontario, qui est l'unique promoteur 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 constituent 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 comme si les cotisations de la Commission étaient passées en charges au cours de la période pendant laquelle elles sont exigibles.

*Régimes d'avantages autres que de retraite* – La Commission offre à ses employés des avantages postérieurs au départ à la retraite non liés aux régimes 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 sur une base 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 », aussi appelée « WSIB »), la Commission comptabilise les indemnités d'accidents du travail selon la méthode de la comptabilité d'exercice en utilisant les coûts déterminés au moyen de calculs actuariels.

Les charges comprennent les coûts des services courants, les intérêts et ajustements découlant de modifications apportées aux régimes, les changements aux hypothèses et les gains actuariels nets ou pertes actuarielles nettes. Ces charges sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel les employés rendent des services à la Commission.

---

# Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2023

---

### 2. Principales méthodes comptables (suite)

#### **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 par rapport aux charges.

Le 1<sup>er</sup> avril 2021, la Commission a fait le choix irrévocable de comptabiliser tous les gains et pertes de change non réalisés découlant de tous les actifs ou passifs financiers directement à l'état consolidé des résultats et de l'évolution du déficit net.

#### **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 peuvent avoir une incidence sur les montants déclarés au titre des actifs et des passifs et sur les montants déclarés au titre des produits et des charges pour l'exercice visé.

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, l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations et les obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi non liés aux régimes de retraite. Par leur nature, ces estimations sont sujettes à l'incertitude de mesure.

#### **Instruments financiers**

La Commission classe ses instruments financiers comme étant évalués à la juste valeur ou au coût après amortissement. La méthode comptable 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, à la juste valeur.

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

##### **Coût après amortissement**

Cette catégorie comprend les débiteurs, les créditeurs et charges à payer ainsi que la dette à long terme. Ceux-ci sont d'abord comptabilisés au coût et, ultérieurement, au coût après amortissement en utilisant 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 évalués au coût après amortissement sont ajoutés à la valeur comptable de l'instrument.

Les réductions de valeur des actifs financiers de la catégorie évaluée au coût après amortissement sont comptabilisées lorsque le montant d'une perte est connu avec suffisamment de précision et qu'il n'y a aucune perspective réaliste de recouvrement. Les actifs financiers sont alors ramenés à leur valeur de recouvrement nette et la réduction de valeur est comptabilisée à l'état consolidé des résultats et de l'évolution du déficit net.

---

# Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2023

---

### 2. Principales méthodes comptables (suite)

#### ***Adoption d'une nouvelle norme comptable pour le secteur portant sur les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations***

Un passif au titre d'une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation est comptabilisé lorsqu'il existe une obligation juridique qui oblige l'entité à engager des coûts de mise hors service relativement à une immobilisation corporelle, lorsque l'opération ou l'événement à l'origine du passif est survenu ou lorsqu'il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés et qu'il est possible de procéder à une estimation raisonnable du montant en cause. Le passif est comptabilisé au montant qui correspond à la meilleure estimation des charges nécessaires à la mise hors service d'une immobilisation corporelle à la date des états financiers. Ce passif est ensuite réexaminé chaque date de présentation de l'information financière et ajusté en fonction de l'écoulement du temps et de toute révision apportée à l'échéancier, au montant nécessaire pour régler l'obligation ou au taux d'actualisation. Lors de l'évaluation initiale d'une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation, un coût correspondant à la mise hors service de l'immobilisation est ajouté à la valeur comptable de l'immobilisation corporelle en question si elle fait encore l'objet d'un usage productif. Ce coût est amorti sur la durée de vie utile de l'immobilisation corporelle. Si l'immobilisation corporelle en question n'est pas comptabilisée ou ne fait plus l'objet d'un usage productif, les coûts liés à la mise hors service de l'immobilisation sont comptabilisés en charges.

#### ***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 font actuellement l'objet d'un usage productif sont considérés comme des sites contaminés uniquement si un événement imprévu donne lieu à une contamination. Un passif au titre de l'assainissement des sites contaminés est comptabilisé lorsque la Commission est directement responsable ou accepte la responsabilité de la contamination, lorsqu'il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés et lorsqu'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.

---

### 3. Encaisse affectée

|  | 2023            | 2022     |
|--|-----------------|----------|
| Encaisse grevée d'une affectation externe –<br>Apports reportés (Note 7) | <b>2 000 \$</b> | 2 000 \$ |

---

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

Exercice terminé le 31 mars 2023

**4. Immobilisations**

|                                    | <b>2023</b>       |                                 | 2022<br>(retraité)                    |                              |
|------------------------------------|-------------------|---------------------------------|---------------------------------------|------------------------------|
|                                    | <b>Coût</b>       | <b>Amortissement<br/>cumulé</b> | <b>Valeur<br/>comptable<br/>nette</b> | Valeur<br>comptable<br>nette |
| <b>Services ferroviaires</b>       |                   |                                 |                                       |                              |
| Terrain                            | 1 897 \$          | 157 \$                          | 1 740 \$                              | 1 740 \$                     |
| Voies                              | 636 529           | 201 073                         | 435 456                               | 405 940                      |
| Bâtiments                          | 89 143            | 35 305                          | 53 838                                | 39 611                       |
| Équipements                        | 149 625           | 79 934                          | 69 691                                | 68 701                       |
| Actifs en cours<br>de construction | 39 230            | -                               | 39 230                                | 15 113                       |
| <b>Services d'autocar</b>          |                   |                                 |                                       |                              |
| Terrain                            | 160               | -                               | 160                                   | 160                          |
| Bâtiments                          | 6 400             | 1 343                           | 5 057                                 | 2 148                        |
| Autocar                            | 26 492            | 11 627                          | 14 865                                | 14 396                       |
| Équipements                        | 644               | 440                             | 204                                   | 243                          |
| Actifs en cours<br>de construction | 181               | -                               | 181                                   | 1 755                        |
|                                    | <b>950 301 \$</b> | <b>329 879 \$</b>               | <b>620 422 \$</b>                     | <b>549 807 \$</b>            |

Au cours de l'exercice, la Commission a revu la méthode qu'elle utilise pour la comptabilisation d'un logiciel-service. À la suite de cette révision, les chiffres comparatifs de 2022 relatifs aux actifs en cours de construction ont été réduits de 3 734 \$ et les coûts liés au développement technologique ont été augmentés de 3 734 \$. Un changement a également été apporté à la comptabilisation des apports du gouvernement en lien avec ces coûts. Par conséquent, les chiffres comparatifs de 2022 liés aux apports reportés afférents aux immobilisations ont été réduits de 3 734 \$ et les produits tirés d'apports du gouvernement ont été augmentés de 3 734 \$. L'incidence nette de ces changements sur l'excédent annuel (insuffisance annuelle) des produits par rapport aux charges pour l'exercice a été de néant \$.

---

# Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2023

---

### 5. Avantages sociaux futurs

#### *Régimes de retraite*

Le Régime de retraite des fonctionnaires et le Compte des avantages sociaux supplémentaires des fonctionnaires sont des régimes contributifs à prestations déterminées. Les membres du Régime de retraite des fonctionnaires reçoivent des prestations basées sur l'ancienneté et le salaire annuel moyen le plus élevé qu'ils ont gagné pendant cinq années consécutives avant la retraite, la cessation d'emploi ou le décès. Le Régime de retraite des fonctionnaires est financé par les cotisations des employeurs et des participants et par les revenus de placement de la Caisse de retraite des fonctionnaires. Les cotisations des participants et des employeurs sont remises à la Commission du Régime de retraite de l'Ontario. La portion de ces cotisations qui dépasse les limites prévues par la *Loi de l'impôt sur le revenu* du Canada est transférée au Compte des avantages sociaux supplémentaires des fonctionnaires.

Les employés à temps plein de la Commission participent au Régime de retraite des fonctionnaires, un régime de retraite à prestations déterminées pour les employés de la province et de nombreux organismes provinciaux. Les versements annuels de la Commission sont de 4 929 \$ (2022 – 4 357 \$) et ont été inclus dans les charges liées à la main-d'œuvre et aux prestations.

#### *Régimes d'avantages autres que de retraite*

La Commission offre à ses employés trois régimes d'avantages autres que de retraite dans le cadre desquels toutes les obligations au titre des prestations constituées et charges au titre des avantages sont déterminées par des actuaires indépendants, conformément aux pratiques actuarielles reconnues et aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, en utilisant les meilleures estimations de la direction. Les taux d'actualisation employés pour déterminer les obligations au titre des prestations constituées ont été déterminés en fonction des rendements des obligations provinciales de l'Ontario correspondant à la durée des prestations.

La Commission a effectué une évaluation actuarielle des avantages postérieurs à l'emploi, comme les assurances vie et soins de santé collectifs, tous les trois ans. La dernière évaluation a été réalisée pour l'exercice terminé le 31 mars 2020 à partir de données datant du 1<sup>er</sup> avril 2020. Les évaluations mises à jour sont basées sur les données du 1<sup>er</sup> avril 2020, extrapolées au 31 mars 2023.

La Commission a réalisé une évaluation actuarielle annuelle des avantages postérieurs à l'emploi, des prestations d'invalidité à long terme et du maintien de certains avantages à partir des résultats du 31 mars 2023.

La Commission a effectué une évaluation actuarielle triennale des indemnités pour accidents du travail, qui sont administrées par la CSPAAT. Les résultats obtenus sont basés sur les données de l'évaluation complète réalisée le 31 mars 2022, extrapolées au 31 mars 2023.

Le tableau ci-dessous présente les renseignements à propos des régimes d'avantages autres que de retraite de la Commission :

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

**Exercice terminé le 31 mars 2023**

**5. Avantages sociaux futurs (suite)**

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

|   | 2023        | 2022        |
|---|-------------|-------------|
| <b>Obligation au titre des prestations constituées,</b> |             |             |
| à la fin de l'exercice                                  | (63 707) \$ | (70 808) \$ |
| Gain actuariel net non amorti                           | (22 228)    | (18 839)    |
| <b>Passif au titre des prestations constituées,</b>     |             |             |
| à la fin de l'exercice                                  | (85 935) \$ | (89 647) \$ |
| <b>Passif au titre des prestations constituées,</b>     |             |             |
| au début de l'exercice                                  | (89 647) \$ | (84 469) \$ |
| Charge liée aux prestations                             | (863)       | (10 398)    |
| Prestations versées                                     | 4 575       | 5 220       |
| <b>Passif au titre des prestations constituées,</b>     |             |             |
| à la fin de l'exercice                                  | (85 935) \$ | (89 647) \$ |

**Composantes de la charge périodique nette liée aux prestations autres que de retraite**

|   | 2023     | 2022<br>(retraité) |
|---|----------|--------------------|
| Coût des services rendus  | 2 485 \$ | 3 055 \$           |
| Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées  | 2 233    | 2 044              |
| Amortissement et comptabilisation immédiate<br>des pertes actuarielles nettes (gains actuariels nets) | (3 855)  | 5 299              |
|   | 863 \$   | 10 398 \$          |

**Hypothèses moyennes pondérées**

|   | 2023   | 2022   |
|---|--------|--------|
| Taux d'actualisation – Avantages postérieurs<br>au départ à la retraite | 4,00 % | 3,30 % |
| Taux d'actualisation – Avantages postérieurs à l'emploi                 | 3,75 % | 2,54 % |
| Taux d'actualisation – CSPAAAT  | 3,90 % | 3,15 % |
| Taux d'augmentation de la rémunération                                  | 2,00 % | 2,00 % |
| Augmentations des coûts pour les soins médicaux                         | 5,37 % | 5,37 % |
| Augmentations des coûts pour les soins dentaires                        | 3,00 % | 3,00 % |
| Augmentations des coûts pour les soins de la vue                        | 0,00 % | 0,00 % |

# Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

**Exercice terminé le 31 mars 2023**

### 6. Facilités de crédit

En août 2021, la Commission a obtenu une marge de crédit d'exploitation auprès du ministère des Transports et de l'Office ontarien de financement d'un montant de 5 millions de dollars, dont zéro dollar était utilisé au 31 mars 2023. La marge de crédit porte intérêt au coût d'emprunt de la province de l'Ontario pour une durée de 30 jours majoré de 3,3 points de base.

### 7. Apports reportés

Les apports reportés sont des fonds affectés reçus de la province qui ne doivent être utilisés que pour des dépenses futures. Au 31 mars 2023, le solde représente des fonds du ministère des Transports (« MTO ») à utiliser comme réserve d'autoassurance sous réserve de l'approbation du MTO en cas de déraillement futur.

|                                | 2023            | 2022     |
|--------------------------------|-----------------|----------|
| <b>Réserve d'autoassurance</b> | <b>2 000 \$</b> | 2 000 \$ |

### 8. Apports reportés afférents aux immobilisations

Les apports reportés afférents aux immobilisations représentent les apports non amortis reçus du gouvernement pour financer l'acquisition d'immobilisations. L'amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations est comptabilisé dans les produits à l'état consolidé des résultats et de l'évolution du déficit net aux mêmes taux que ceux qui sont utilisés pour amortir les immobilisations connexes.

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

|   | 2023              | 2022<br>(retraité) |
|---|-------------------|--------------------|
| <b>Solde</b> , au début de l'exercice         | <b>474 122 \$</b> | 432 841 \$         |
| Apports de la Province (Note 12)              | <b>93 450</b>     | 58 180             |
| Apports de Transports Canada (Note 12)        | <b>645</b>        | 365                |
| Amortissement imputé aux produits             | <b>(18 531)</b>   | (17 227)           |
| Mises hors service, transferts et ajustements | <b>(250)</b>      | (37)               |
| <b>Solde</b> , à la fin de l'exercice         | <b>549 436 \$</b> | 474 122 \$         |

Au cours de l'exercice, la Commission a revu la méthode qu'elle utilise pour la comptabilisation d'un logiciel-service. À la suite de cette révision, les chiffres comparatifs de 2022 relatifs aux actifs en cours de construction ont été réduits de 3 734 \$ et les coûts liés au développement technologique ont été augmentés de 3 734 \$. Un changement a également été apporté à la comptabilisation des apports du gouvernement en lien avec ces coûts. Par conséquent, les chiffres comparatifs de 2022 liés aux apports reportés afférents aux immobilisations ont été réduits de 3 734 \$ et les produits tirés d'apports du gouvernement ont été augmentés de 3 734 \$. L'incidence nette de ces changements sur l'excédent annuel (insuffisance annuelle) des produits par rapport aux charges pour l'exercice a été de néant \$.

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

**Exercice terminé le 31 mars 2023**

**9. Dette à long terme**

|  | 2023          | 2022            |
|--|---------------|-----------------|
| 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 de 13 \$ pour une période de 25 ans à compter du 1 <sup>er</sup> février 2006 | 1 037 \$      | 1 144 \$        |
| <b>Moins la tranche à court terme</b>  | <b>111</b>    | <b>107</b>      |
| <b>Dette à long terme</b>  | <b>926 \$</b> | <b>1 037 \$</b> |

Les intérêts sur la dette à long terme se sont élevés à 54 \$ (2022 – 59 \$).

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

|              |          |
|--------------|----------|
| 2023-2024    | 111 \$   |
| 2024-2025    | 117      |
| 2025-2026    | 123      |
| 2026-2027    | 129      |
| 2027-2028    | 135      |
| Par la suite | 422      |
|              | 1 037 \$ |

**10. Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations**

Les états financiers de la Commission comprennent une obligation liée à la mise hors service d'immobilisations relative à des bâtiments loués ou détenus, à des réservoirs de carburant et à des sites d'élimination des déchets. Les coûts de mise hors service des immobilisations sont amortis selon la méthode linéaire. L'estimation du passif a été réalisée au moyen de la technique de la valeur actualisée nette selon un taux d'actualisation de 3,6 % (2022 – 3,3 %). Les dépenses futures estimatives non actualisées totales s'établissent à 3 813 \$ (2022 – 3 859 \$) et seront engagées au cours d'une période de 10 ans.

|   | 2023            | 2022            |
|---|-----------------|-----------------|
| <b>Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations, au début de l'exercice</b> | <b>3 189 \$</b> | <b>3 093 \$</b> |
| Augmentation découlant de la charge de désactualisation                                 | 223             | 96              |
| Révisions de l'échéancier, du montant et du taux d'actualisation                        | <b>(531)</b>    | <b>-</b>        |
| <b>Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations, à la fin de l'exercice</b> | <b>2 881 \$</b> | <b>3 189 \$</b> |



---

# Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

**Exercice terminé le 31 mars 2023**

---

### 11. Passif au titre des sites contaminés

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

La Commission a réduit le passif au titre d'anciens sites de télécommunication au cours de l'exercice en fonction d'un plan de gestion de risques établi. Le passif a été réduit étant donné la stabilité relative des zones contaminées, le démantèlement et le retrait de toutes les structures des sites, le succès de la revégétalisation des sites et la mise en place d'une stratégie d'atténuation naturelle qui fait l'objet d'une surveillance à moyen terme. L'estimation du passif a été réalisée au moyen de la technique de la valeur actualisée nette selon un taux d'actualisation de 3,6 % pour 2023. L'ancienne propriété de transbordement n'a fait l'objet d'aucune actualisation en raison de l'incertitude quant au moment où les avantages économiques futurs seront abandonnés. À l'heure actuelle, il est impossible de procéder à une estimation raisonnable des coûts liés à l'assainissement tant que des tests n'auront pas été réalisés, que l'échéancier ne sera pas connu et que les responsabilités ne seront pas confirmées.

La Commission détient plusieurs anciennes propriétés et droits de passage à Cobalt, où il existe un risque de contamination. On sait toutefois qu'un site présente effectivement une contamination dépassant le seuil acceptable. Le ministère du Développement du Nord de l'Ontario convient actuellement des modalités d'une mission avec un cabinet d'ingénieurs-conseils pour la réalisation d'une évaluation environnementale de site de phase I. Cette évaluation permettra de cibler les zones de contamination potentielle sur le plan de l'environnement et de faire des recommandations quant aux travaux d'évaluation environnementale de site de phase II à effectuer pour confirmer ou circonscrire les zones contaminées, le cas échéant. À l'heure actuelle, il est impossible de procéder à une estimation raisonnable des coûts liés à l'assainissement tant que les travaux selon la phase II n'auront pas été réalisés, que l'échéancier ne sera pas connu et que les responsabilités ne seront pas confirmées. Par conséquent, aucun passif n'a été comptabilisé.

|   | <u>2023</u>            | <u>2022</u>     |
|---|------------------------|-----------------|
| Ancienne propriété de transbordement        | <b>3 500 \$</b>        | 3 500 \$        |
| Anciens sites de télécommunication          | <b>571</b>             | 3 175           |
| <b>Passif au titre des sites contaminés</b> | <b><u>4 071 \$</u></b> | <u>6 675 \$</u> |

---

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

**Exercice terminé le 31 mars 2023**

**12. Apports du gouvernement**

Aux termes d'un protocole d'entente conclu avec le ministre des Transports, la Commission a reçu des subventions de fonctionnement et de capital du gouvernement de l'Ontario.

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

|  | <b>2023</b>       | 2022<br>(retraité) |
|--|-------------------|--------------------|
| <b>Ministère des Transports :</b>  |                   |                    |
| Financement opérationnel de la Commission  | <b>53 743 \$</b>  | 44 817 \$          |
| Apports de capital   | <b>93 450</b>     | 58 180             |
| <b>Total des apports du ministère des Transports</b>   | <b>147 193 \$</b> | 102 997 \$         |
| <b>Ministère du Développement du Nord – Société de gestion<br/>du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario</b> | <b>- \$</b>       | 31 \$              |
| <b>Office des transports du Canada</b>   |                   |                    |
| Capital – Opérations ferroviaires  | <b>645</b>        | 365                |
| <b>Total des apports du gouvernement</b>   | <b>147 838 \$</b> | 103 393 \$         |
| <b>En résumé :</b>   |                   |                    |
| Financement opérationnel de la Commission  | <b>53 743 \$</b>  | 44 848 \$          |
| Apports de capital (Note 8)  | <b>94 095</b>     | 58 545             |
| <b>Total des apports du gouvernement</b>   | <b>147 838 \$</b> | 103 393 \$         |

---

# Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2023

---

### 13. Informations sectorielles à fournir

La Commission est un organisme de la Couronne de la province de l'Ontario dont les activités sont diversifiées. Elle fournit une vaste gamme de services à ses clients de la région du Nord de l'Ontario, notamment des services de transport ferroviaire de marchandises et de passagers, des services d'autocar ainsi que des services de remise à neuf et de réparation. Des secteurs fonctionnels distincts ont été présentés séparément dans l'information sectorielle. La nature de ces secteurs et les activités qu'ils englobent sont les suivantes :

#### Services ferroviaires

Les services ferroviaires renvoient aux solutions de logistique et de transport ainsi qu'à l'expédition de quantités importantes de produits à destination et en provenance du Nord de l'Ontario.

#### Services Polar Bear

Les services Polar Bear se rapportent aux solutions de transport de passagers et de marchandises entre Cochrane et Moosonee.

#### Services d'autocar

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

#### Services de remise à neuf et de 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 poste renvoie aux dépenses liées au fonctionnement de la Commission elle-même et ne peut être attribué à des secteurs en particulier. Il comprend également certains services de location de biens immobiliers à des clients externes pour réduire les coûts totaux.

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

**Exercice terminé le 31 mars 2023**

**13. Informations sectorielles à fournir (suite)**

|   | Services<br>ferroviaires | Services<br>Polar Bear | Services<br>d'autocar | Services de<br>remise à neuf<br>et de réparation | Administration<br>(Note i)) | Apports de<br>fonctionnement<br>du gouvernement<br>provincial | Total<br>2023   |
|---|--------------------------|------------------------|-----------------------|--|-----------------------------|---|-----------------|
| Produits  | 53 732                   | 8 666                  | 15 666                | 15 274   | 1 245                       | -   | <b>94 583</b>   |
| Apports du gouvernement   | -                        | -                      | -                     | -  | -                           | 53 743  | <b>53 743</b>   |
|   | <b>53 732</b>            | <b>8 666</b>           | <b>15 666</b>         | <b>15 274</b>                                    | <b>1 245</b>                | <b>53 743</b>   | <b>148 326</b>  |
| Charges   |                          |                        |                       |  |                             |   |                 |
| Main-d'œuvre et avantages sociaux   | 26 024                   | 14 167                 | 10 280                | 9 149  | 11 103                      | -   | <b>70 723</b>   |
| Matériaux et pièces   | 17 378                   | 4 359                  | 4 766                 | 6 284  | 186                         | -   | <b>32 973</b>   |
| Services  | 3 230                    | 2 135                  | 3 029                 | 363  | 1 972                       | -   | <b>10 729</b>   |
| Fournitures et matériel   | 2 674                    | 1 445                  | 821                   | 96   | 310                         | -   | <b>5 346</b>    |
| Autres  | 4 035                    | 1 095                  | 2 691                 | 1 379  | 3 852                       | -   | <b>13 052</b>   |
|   | <b>53 341</b>            | <b>23 201</b>          | <b>21 587</b>         | <b>17 271</b>                                    | <b>17 423</b>               | <b>-</b>  | <b>132 823</b>  |
| Excédent (insuffisance) des produits par rapport<br>aux charges avant les éléments suivants : | 391                      | (14 535)               | (5 921)               | (1 997)  | (16 178)                    | 53 743  | <b>15 503</b>   |
| Déraillements (Note ii))  | 273                      | -                      | -                     | -  | -                           | -   | <b>273</b>      |
| Reprise de stocks (Note ii))  | (11)                     | -                      | -                     | -  | -                           | -   | <b>(11)</b>     |
| Coûts liés au développement technologique   | -                        | -                      | -                     | -  | 5 268                       | -   | <b>5 268</b>    |
| Ajustement lié aux sites contaminés (Note ii))  | (2 604)                  | -                      | -                     | -  | -                           | -   | <b>(2 604)</b>  |
| Intérêts sur la dette à long terme  | -                        | -                      | 54                    | -  | -                           | -   | <b>54</b>       |
| Gain sur la vente d'immobilisations   | (494)                    | -                      | (522)                 | -  | (4)                         | -   | <b>(1 020)</b>  |
| Gain de change (Note ii))   | (523)                    | -                      | -                     | -  | -                           | -   | <b>(523)</b>    |
| Désactualisation relative à la mise hors service<br>d'immobilisations                         | 223                      | -                      | -                     | -  | -                           | -   | <b>223</b>      |
| Avantages sociaux futurs  | 124                      | 67                     | 46                    | 31   | 595                         | -   | <b>863</b>      |
| Excédent (insuffisance) avant amortissement   | 3 403                    | (14 602)               | (5 499)               | (2 028)  | (22 037)                    | 53 743  | <b>12 980</b>   |
| Amortissement des apports reportés afférents<br>aux immobilisations                           | 6 156                    | 9 120                  | 2 417                 | -  | 838                         | -   | <b>18 531</b>   |
| Amortissement de l'obligation liée à la mise hors service<br>d'immobilisations                | (31)                     | -                      | -                     | -  | -                           | -   | <b>(31)</b>     |
| Amortissement des immobilisations   | (9 397)                  | (9 587)                | (2 472)               | -  | (949)                       | -   | <b>(22 405)</b> |
| Excédent (insuffisance) des produits par rapport<br>aux charges                               | 131                      | (15 069)               | (5 554)               | (2 028)  | (22 148)                    | 53 743  | <b>9 075</b>    |

Note i) Les avantages sociaux futurs du personnel administratif comprennent un montant de 548 \$ qui correspond aux dépenses liées à l'invalidité de longue durée pour l'ensemble de l'organisation.

Note ii) Ces dépenses ont été regroupées avec les autres charges à l'état consolidé des résultats et du déficit net (Note 17).

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

**Exercice terminé le 31 mars 2023**

**13. Informations sectorielles à fournir (suite)**

|   | Services<br>ferroviaires | Services<br>Polar Bear | Services<br>d'autocar | Services de<br>remise à neuf<br>et de réparation | Administration<br>(Note i)) | Apports de<br>fonctionnement<br>du gouvernement<br>provincial | Total<br>2022<br>(retraité) |
|---|--------------------------|------------------------|-----------------------|--|-----------------------------|---|-----------------------------|
| Produits  | 44 502                   | 5 867                  | 9 427                 | 11 698   | 179                         | -   | 71 673                      |
| Apports du gouvernement   | -                        | -                      | -                     | -  | -                           | 44 848  | 44 848                      |
|   | 44 502                   | 5 867                  | 9 427                 | 11 698   | 179                         | 44 848  | 116 521                     |
| Charges   |                          |                        |                       |  |                             |   |                             |
| Main-d'œuvre et avantages sociaux   | 26 798                   | 13 395                 | 9 751                 | 5 241  | 7 581                       | -   | 62 766                      |
| Matériaux et pièces   | 11 162                   | 3 340                  | 3 638                 | 3 732  | 274                         | -   | 22 146                      |
| Services  | 3 702                    | 1 557                  | 3 151                 | 320  | 1 790                       | -   | 10 520                      |
| Fournitures et matériel   | 2 567                    | 1 373                  | 885                   | 114  | 263                         | -   | 5 202                       |
| Autres  | 3 697                    | 1 108                  | 1 817                 | 7  | 2 846                       | -   | 9 475                       |
|   | 47 926                   | 20 773                 | 19 242                | 9 414  | 12 754                      | -   | 110 109                     |
| Excédent (insuffisance) des produits par rapport<br>aux charges avant les éléments suivants : | (3 424)                  | (14 906)               | (9 815)               | 2 284  | (12 575)                    | 44 848  | 6 412                       |
| Déraillements (Note ii))  | 760                      | -                      | -                     | -  | -                           | -   | 760                         |
| Stocks radiés (Note ii))  | -                        | -                      | -                     | -  | -                           | -   | 2 374                       |
| Coûts liés au développement technologique   | -                        | -                      | -                     | -  | 3 734                       | -   | 3 734                       |
| Abandon d'un montant dû (Note ii))  | -                        | 2 374                  | -                     | -  | -                           | -   | (2 597)                     |
| Intérêts sur la dette à long terme  | -                        | (2 597)                | 59                    | -  | -                           | -   | 59                          |
| Gain sur la vente d'immobilisations   | (722)                    | -                      | -                     | -  | -                           | -   | (722)                       |
| Gain de change (Note ii))   | (297)                    | -                      | -                     | -  | -                           | -   | (297)                       |
| Désactualisation relative à la mise hors service<br>d'immobilisations                         | 96                       | -                      | -                     | -  | -                           | -   | 96                          |
| Avantages sociaux futurs  | 3 836                    | 2 048                  | 1 435                 | 973  | 2 106                       | -   | 10 398                      |
| Excédent (insuffisance) avant amortissement   | (7 097)                  | (16 731)               | (11 309)              | 1 311  | (18 415)                    | 44 848  | (7 393)                     |
| Amortissement des apports reportés afférents<br>aux immobilisations                           | 5 117                    | 9 104                  | 2 131                 | -  | 875                         | -   | 17 227                      |
| Amortissement de l'obligation liée à la mise hors service<br>d'immobilisations                | (59)                     | -                      | -                     | -  | -                           | -   | (59)                        |
| Amortissement des immobilisations   | (8 356)                  | (9 743)                | (2 187)               | -  | (987)                       | -   | (21 273)                    |
| Excédent (insuffisance) des produits par rapport<br>aux charges                               | (10 395)                 | (17 370)               | (11 365)              | 1 311  | (18 527)                    | 44 848  | (11 498)                    |

Note i) Les avantages sociaux futurs du personnel administratif comprennent un montant de 649 \$ qui correspond aux dépenses liées à l'invalidité de longue durée pour l'ensemble de l'organisation.

Note ii) Ces dépenses ont été regroupées avec les autres charges à l'état consolidé des résultats et du déficit net (Note 17).

---

## **Commission de transport Ontario Northland**

### **Notes complémentaires aux états financiers consolidés**

(en milliers de dollars)

**Exercice terminé le 31 mars 2023**

---

#### **14. Éventualités**

Dans le cours normal des activités, diverses réclamations ont été déposées contre la Commission pour des dommages corporels, des dommages matériels, des actions liées à l'environnement et des questions concernant l'emploi. Les montants liés aux réclamations qui n'ont pas encore été comptabilisés 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 après application de la franchise de 2 000 \$. Le cas échéant, le montant de la perte, une fois connu, serait imputé à l'état consolidé des résultats et de l'évolution du déficit net.

---

#### **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 au risque de paiements futurs pourrait être importante. Cependant, le montant lié à ce risque serait établi en fonction de mesures adoptées par la Commission qui n'ont pas encore été prises. Par conséquent, aucune provision n'a été comptabilisée à la date de clôture de l'exercice.

---

#### **16. Dépendance économique**

- i. Clients :  
Dans l'ensemble, 77 % (2022 – 76 %) 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'autocar ainsi qu'à 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 du gouvernement de l'Ontario.

---

## **Commission de transport Ontario Northland**

### **Notes complémentaires aux états financiers consolidés**

(en milliers de dollars)

**Exercice terminé le 31 mars 2023**

---

#### **17. Autres charges**

- i. Les charges d'exploitation habituelles de 13 052 \$ (2022 – 9 475 \$) 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 273 \$ (2022 – 760 \$) qui sont principalement liés à des déraillements survenus sur ses lignes ferroviaires. 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 rails.
- iii. Au cours de l'exercice, la Commission a recouvré 11 \$ (2022 – charges de 2 374 \$) pour les stocks désuets, les stocks à rotation lente et les stocks réévalués.
- iv. Au cours de l'exercice, la Commission a examiné ses estimations relatives aux passifs au titre des sites contaminés et a apporté un ajustement au passif de 2 604 \$.
- v. Un gain de change de 523 \$ (2022 – 297 \$) a été enregistré au cours de l'exercice.
- vi. En 2022, le ministère des Transports a renoncé à un montant de 2 597 \$ dû par la Commission.

---

#### **18. Informations relatives aux apparentés**

La Commission reçoit de l'aide de la Province sous la forme de financement en soutien à ses investissements dans des immobilisations devant être utilisées dans la prestation de services de transport actuels et futurs ainsi qu'une subvention de fonctionnement annuelle pour soutenir davantage la prestation des services de transport.

Toutes les opérations entre apparentés ont été évaluées à la valeur d'échange, soit le montant de la contrepartie établie et convenue par ces derniers.

Dans le cours normal de ses activités, la Commission fournit des services de remise à neuf des voitures de passagers à Metrolinx, une agence de la province. En ce qui concerne le contrat conclu avec Metrolinx, l'état consolidé de la situation financière comprend un solde de débiteurs de 1 022 \$ (2022 – 33 989 \$) ainsi qu'un solde de produits reportés de 38 550 \$ (2022 – 42 561 \$), et l'état consolidé des résultats et de l'évolution du déficit net comprend des produits de 10 412 \$ (2022 – 7 611 \$).

---

## Commission de transport Ontario Northland

### Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

**Exercice terminé le 31 mars 2023**

#### 19. Classement des instruments financiers

Le tableau ci-dessous fournit des 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.

|   | 2023         |                             |           |
|---|--------------|-----------------------------|-----------|
|   | Juste valeur | Coût après<br>amortissement | Total     |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 20 388 \$    | - \$                        | 20 388 \$ |
| Encaisse affectée                       | 2 000        | -                           | 2 000     |
| Débiteurs                               | -            | 40 973                      | 40 973    |
| Créditeurs et charges à payer           | -            | 32 002                      | 32 002    |
| Dette à long terme                      | -            | 1 037                       | 1 037     |
|   | 22 388 \$    | 74 012 \$                   | 96 400 \$ |
|   | 2022         |                             |           |
|   | Juste valeur | Coût après<br>amortissement | Total     |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 11 923 \$    | - \$                        | 11 923 \$ |
| Encaisse affectée                       | 2 000        | -                           | 2 000     |
| Débiteurs                               | -            | 53 650                      | 53 650    |
| Créditeurs et charges à payer           | -            | 29 860                      | 29 860    |
| Dette à long terme                      | -            | 1 144                       | 1 144     |
|   | 13 923 \$    | 84 654 \$                   | 98 577 \$ |

Le tableau suivant présente une analyse des instruments financiers qui sont évalués après la comptabilisation 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., les 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 du passif et qui ne sont pas basées sur des données du marché observables (données non observables).



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

**Exercice terminé le 31 mars 2023**

**19. Classement des instruments financiers (suite)**

|   | 2023             |             |             |                  |
|---|------------------|-------------|-------------|------------------|
|   | Niveau 1         | Niveau 2    | Niveau 3    | Total            |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 20 388 \$        | - \$        | - \$        | 20 388 \$        |
| Encaisse affectée                       | 2 000            | -           | -           | 2 000            |
|   | <b>22 388 \$</b> | <b>- \$</b> | <b>- \$</b> | <b>22 388 \$</b> |
|   | 2022             |             |             |                  |
|   | Niveau 1         | Niveau 2    | Niveau 3    | Total            |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 11 923 \$        | - \$        | - \$        | 11 923 \$        |
| Encaisse affectée                       | 2 000            | -           | -           | 2 000            |
|   | <b>13 923 \$</b> | <b>- \$</b> | <b>- \$</b> | <b>13 923 \$</b> |

Il n'y a pas eu de transfert entre les niveaux 1, 2 et 3 pour les exercices terminés les 31 mars 2023 et 2022.

**20. Gestion des risques liés aux instruments financiers**

*Risque de crédit*

Le risque de crédit est le risque de perte financière pour la Commission si un débiteur n'effectue pas ses versements de capital et d'intérêts 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 jusqu'à un plafond de 400 000 \$ (400 000 \$ en 2022).

Les débiteurs sont constitués de montants à recevoir de clients et du gouvernement, ce qui comprend le gouvernement de l'Ontario et tout organisme provincial. Le risque de crédit est atténué par des processus d'approbation financière exécutés avant que le crédit ne soit accordé au client. La Commission évalue son exposition au risque de crédit selon le délai de règlement des montants. Une provision pour dépréciation est déterminée en fonction de l'expérience passée de la Commission en matière de recouvrement. Les montants non réglés à la fin de l'exercice s'établissaient comme suit :

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

**Exercice terminé le 31 mars 2023**

**20. Gestion des risques liés aux instruments financiers (suite)**

| <b>31 mars 2023</b>                       | <b>En souffrance</b> |                  |                     |                      |                         |
|---|----------------------|------------------|---------------------|----------------------|-------------------------|
|   | <b>Total</b>         | <b>Courant</b>   | <b>1 à 30 jours</b> | <b>31 à 60 jours</b> | <b>61 jours et plus</b> |
| <b>Sommes à recevoir du gouvernement</b>  | <b>24 569 \$</b>     | <b>24 117 \$</b> | <b>- \$</b>         | <b>- \$</b>          | <b>451 \$</b>           |
| <b>Montants à recevoir des clients</b>    | <b>16 483</b>        | <b>10 626</b>    | <b>2 740</b>        | <b>1 014</b>         | <b>2 103</b>            |
| <b>Débiteurs bruts</b>                    | <b>41 052</b>        | <b>34 743</b>    | <b>2 740</b>        | <b>1 014</b>         | <b>2 554</b>            |
| <b>Moins provisions pour dépréciation</b> | <b>(78)</b>          | <b>-</b>         | <b>-</b>            | <b>-</b>             | <b>(78)</b>             |
| <b>Débiteurs nets</b>                     | <b>40 973 \$</b>     | <b>34 743 \$</b> | <b>2 740 \$</b>     | <b>1 014 \$</b>      | <b>2 476 \$</b>         |

| <b>31 mars 2022</b>                       | <b>En souffrance</b> |                  |                     |                      |                         |
|---|----------------------|------------------|---------------------|----------------------|-------------------------|
|   | <b>Total</b>         | <b>Courant</b>   | <b>1 à 30 jours</b> | <b>31 à 60 jours</b> | <b>61 jours et plus</b> |
| <b>Sommes à recevoir du gouvernement</b>  | <b>44 727 \$</b>     | <b>44 726 \$</b> | <b>1 \$</b>         | <b>- \$</b>          | <b>- \$</b>             |
| <b>Montants à recevoir des clients</b>    | <b>9 018</b>         | <b>7 198</b>     | <b>874</b>          | <b>369</b>           | <b>576</b>              |
| <b>Débiteurs bruts</b>                    | <b>53 745</b>        | <b>51 924</b>    | <b>875</b>          | <b>369</b>           | <b>576</b>              |
| <b>Moins provisions pour dépréciation</b> | <b>(95)</b>          | <b>-</b>         | <b>-</b>            | <b>-</b>             | <b>(95)</b>             |
| <b>Débiteurs nets</b>                     | <b>53 650 \$</b>     | <b>51 924 \$</b> | <b>875 \$</b>       | <b>369 \$</b>        | <b>481 \$</b>           |

Il n'y a eu aucun changement significatif par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition à ce risque ou en ce qui concerne les politiques, procédures et méthodes utilisées pour l'évaluer.

---

# Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2023

---

### 20. Gestion des 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 de 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 eu aucun changement significatif par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition à ce risque ou en ce qui concerne les politiques, procédures et méthodes utilisées pour l'évaluer.

#### *Risque de change*

Le risque de change renvoie aux activités de la Commission réalisées dans différentes devises et à la conversion des bénéfices non canadiens à différents moments lorsqu'il y a des fluctuations défavorables des taux de change. La Commission conserve un compte bancaire en dollars américains pour recevoir des paiements de clients et payer ses fournisseurs et autres opérateurs en dollars américains. Il n'y a eu aucun changement significatif par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition à ce risque ou en ce qui concerne les politiques, procédures et méthodes utilisées pour l'évaluer.

#### *Risque de taux d'intérêt*

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

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

Il n'y a eu aucun changement significatif par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition à ce risque ou en ce qui concerne les politiques, procédures et méthodes utilisées pour l'évaluer.

#### *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 eu aucun changement significatif par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition à ce risque ou en ce qui concerne les politiques, procédures et méthodes utilisées pour l'évaluer.

#### *Risque de liquidité*

Le risque de liquidité est le risque que la Commission ne dispose pas de fonds suffisants pour respecter ses obligations financières à l'échéance. La Commission atténue ce risque en surveillant l'encaisse et les sorties de fonds prévues au moyen d'un budget rigoureux et en faisant des rapports périodiques au gouvernement de l'Ontario.

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

**Exercice terminé le 31 mars 2023**

**20. Gestion des 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) :

|                               | <b>2023</b>        |                  |               |               |
|-------------------------------|--------------------|------------------|---------------|---------------|
|                               | Dans les<br>6 mois | 6 mois<br>à 1 an | 1 à 5 ans     | > 5 ans       |
| Créditeurs et charges à payer | 32 002 \$          | - \$             | - \$          | - \$          |
| Dette à long terme            | 55                 | 56               | 646           | 280           |
| <b>Total</b>                  | <b>32 057 \$</b>   | <b>56 \$</b>     | <b>646 \$</b> | <b>280 \$</b> |
|                               | <b>2022</b>        |                  |               |               |
|                               | Dans les<br>6 mois | 6 mois<br>à 1 an | 1 à 5 ans     | > 5 ans       |
| Créditeurs et charges à payer | 29 860 \$          | - \$             | - \$          | - \$          |
| Dette à long terme            | 52                 | 54               | 616           | 422           |
| <b>Total</b>                  | <b>29 912 \$</b>   | <b>54 \$</b>     | <b>616 \$</b> | <b>422 \$</b> |

Il n'y a eu aucun changement significatif par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition à ce risque ou en ce qui concerne les politiques, procédures et méthodes utilisées pour l'évaluer.

**21. Adoption d'une nouvelle norme comptable pour le secteur public – Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations**

Le 1<sup>er</sup> avril 2022, la Commission a adopté une nouvelle norme du Manuel pour le secteur public, *Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations*. Ce changement entraîne une modification de la présentation des états financiers par rapport à l'exercice précédent. La norme exige qu'une obligation soit comptabilisée à la date des états financiers lorsque les critères suivants ont été satisfaits : il existe une obligation juridique qui oblige l'entité à engager des coûts de mise hors service relativement à une immobilisation corporelle, l'opération ou l'événement à l'origine du passif est survenu, il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés et il est possible de procéder à une estimation raisonnable du montant en cause. Ce changement de méthode comptable est adopté en utilisant l'application rétrospective modifiée avec retraitement. Les chiffres comparatifs liés à l'incidence de l'adoption de cette norme le 31 mars 2022 s'établissent comme suit :

|   | <b>2022</b> |
|---|-------------|
| Augmentation des immobilisations – Coût                                       | 2 831 \$    |
| Augmentation des immobilisations – Amortissement cumulé                       | 1 627       |
| Augmentation de l'obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation | 3 189       |
| Augmentation de la charge de désactualisation                                 | 96          |
| Augmentation de la charge d'amortissement                                     | 59          |
| Diminution du solde d'ouverture de l'actif net non affecté                    | 1 830       |

---

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

**Exercice terminé le 31 mars 2023**

---

**22. 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.