

# Ontario Northland

Commission de transport Ontario Northland  
Rapport annuel 2016-2017

[www.ontarionorthland.ca](http://www.ontarionorthland.ca)



# Table des matières

<b>FAITS SAILLANTS</b> .....	<b>2</b>
<b>VUE D'ENSEMBLE</b> .....	<b>3</b>
SERVICES .....	3
VISION .....	3
VALEURS .....	3
GOUVERNANCE .....	4
MANDAT .....	4
STRUCTURE HIÉRARCHIQUE .....	5
MEMBRES DE LA COMMISSION .....	5
PRINCIPAUX DIRIGEANTS D'ONTARIO NORTHLAND .....	5
PERSONNEL .....	5
<b>2016-2017 EN BREF</b> .....	<b>6</b>
SERVICES VOYAGEURS .....	6
SERVICES FERROVIAIRES .....	8
REMISE À NEUF ET RÉPARATIONS .....	9
SERVICES ORGANISATIONNELS .....	10

## Message du président

Les retombées des activités d'Ontario Northland sur les gens et les communautés du nord de l'Ontario sont tout à fait remarquables. Nous aidons les industries du Nord à atteindre les grands marchés internationaux en transportant leurs marchandises par voie ferrée, conduisons en toute sécurité les voyageurs qui rendent visite à leurs familles dans le Grand Nord et prolongeons la durée de vie utile du matériel ferroviaire en offrant des services de remise à neuf de qualité aux principales entreprises de transport de l'Amérique du Nord. Nous collaborons avec les municipalités pour attirer des entreprises dans le Nord, soutenant ainsi le développement économique et la création d'emplois, fournissons des solutions écologiques en matière de transport et mettons en œuvre de solutions technologiques novatrices qui améliorent l'expérience de la clientèle.

Ces exemples soulignent l'influence d'Ontario Northland, renforcent l'importance du transport comme un service essentiel dans la vaste région géographique que nous desservons et confirment la position d'Ontario Northland en tant que chef de file prisé de l'industrie des transports dans le Nord-Est ontarien.

L'exercice financier 2016-2017 a révélé que notre organisme sait planifier stratégiquement, atteindre des objectifs ambitieux et collaborer avec de multiples parties prenantes en vue d'améliorer le transport dans le Nord.

Les services d'autocar ont affiché des résultats exceptionnels : augmentation des recettes, réduction des dépenses, ajout d'un nouveau trajet entre Ottawa et Sudbury et accroissement de l'achalandage. Les améliorations apportées cette année au niveau de l'accessibilité comprennent l'installation d'un nouvel équipement sonore et visuel sur tous les autocars et des rampes d'accès pour des scooters.

La division de la Remise à neuf et de la Réparation (RRC) a décroché un contrat pour remettre à neuf des voitures ferroviaires de luxe, réparé des centaines de wagons et remis à neuf des moteurs de locomotives, ce qui a permis de créer plus de 75 nouveaux emplois à North Bay. Grâce au niveau exceptionnel de compétence et d'expérience de cette division, nous avons attiré de nouveaux clients provenant de partout en Amérique du Nord tout en nous appuyant sur notre excellente réputation pour la remise à neuf du matériel ferroviaire.

Notre division des Services ferroviaires continue d'élargir sa clientèle, ayant attiré plus de 15 nouveaux clients au cours des deux dernières années, y compris des clients « non ferroviaires » qui peuvent dorénavant accéder au réseau ferroviaire nord-américain par l'intermédiaire de pôles d'échanges multimodaux novateurs. Ces pôles d'échanges sont en voie de développement à la grandeur de la voie ferrée en collaboration avec l'industrie du transport routier et les municipalités; ils ont permis d'augmenter les envois en wagons complets et favorisé le développement des activités industrielles dans le nord de l'Ontario.

Par ailleurs, ce rapport annuel met en valeur la capacité d'Ontario Northland à s'ouvrir au changement, à atteindre ses objectifs et à offrir ses services de façon responsable en dépit des défis posés par le climat, le territoire ou la pénurie de ressources. Les résultats positifs atteints par l'organisme découlent directement de la passion et de la fierté de ses employés. Maintenant plus que jamais, nous visons avant tout à atteindre et à dépasser nos objectifs de transformation en renforçant notre engagement à contrôler les coûts, à accroître nos recettes et à améliorer sans cesse nos activités opérationnelles.



Tom Laughren  
Président, Commission de transport Ontario Northland

# Faits saillants

---

## REVENU

61,4 millions de \$

## DÉPENSES

Les frais d'exploitation ont diminué de 0,3 % au cours de cet exercice (avant l'amortissement, les intérêts sur la dette à long terme et la charge au titre des avantages sociaux futurs)

Ontario Northland a réduit ses frais d'exploitation de 25 % depuis 2014-15

## TRANSPORT DES VOYAGEURS

57 131 passagers ont voyagé à bord du Polar Bear Express

243 482 passagers ont voyagé à bord des autocars d'Ontario Northland

## TRANSPORT DES MARCHANDISES

29 293 wagons complets ont été expédiés

190 149 envois par service de messagerie par voie ferroviaire entre Moosonee et Cochrane pesant plus de 4 millions de kilogrammes

4 121 véhicules transportés entre Moosonee et Cochrane

## AMÉLIORATION CONTINUE

Projets d'investissement de 48,8 millions de \$ pour améliorer l'infrastructure

Schématisation de 150 processus opérationnels

Achèvement de 20 projets majeurs pour faire passer les pistes d'amélioration du concept à la réalité

## IMPACT ÉCONOMIQUE

Revenu d'emploi total de 46,7 millions de \$ dans 14 collectivités dans le nord-est de l'Ontario.

Pour chaque dollar de salaire, l'estimation de la valeur ajoutée s'élève à 1,47 \$ dans l'ensemble de la région\*.

Des services fiables de transport de voyageurs et de marchandises ont été fournis à plus de 100 collectivités, ce qui renforce l'économie locale en créant de bons emplois et des services de transport vitaux qui relient les collectivités.

## IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Les chemins de fer sont de quatre à cinq fois plus efficaces que les camions et trois fois plus efficaces que les voitures\*\*.

Les autocars constituent le mode de transport le plus économique en carburant en Amérique du Nord mesuré en termes de voyageurs-milles par gallon de carburant. Les autocars offrent 206,6 voyageurs-milles par gallon comparativement aux véhicules à occupant unique qui n'atteignent que 27,2 voyageurs-milles par gallon\*\*\*.

\*Source : Étude sur l'impact économique et social d'Ontario Northland, HDR Corporation en collaboration avec le Dr Bakhtiar Moazzami, 2008.

\*\*Association des chemins de fer du Canada,

*Les chemins de fer canadiens : un élément de la solution aux changements climatiques 2016*

\*\*\*Prevost, *présentation sur la réduction de la consommation d'énergie, juin 2016*

# Vue d'ensemble

---

La Commission de transport Ontario Northland (CTON), société d'État de la province de l'Ontario, fournit des solutions fiables et efficaces en matière de transport au Nord-Est ontarien.

## Services

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

- le Polar Bear Express (service de train de voyageurs entre Cochrane et Moosonee);
- les services de fret ferroviaire;
- les services de remise à neuf et de réparations; et
- les services d'autocar.

## Vision

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

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

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

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

## Valeurs

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

- Responsabilité
- Satisfaction de la clientèle
- Équipe/environnement de travail positif
- Sécurité
- Amélioration continue

## Gouvernance

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

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

La CTON et le ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM) sont régis par un protocole d'entente (PE) qui a été révisé en novembre 2016. Ce PE a pour objectif de définir le mandat de la commission ainsi que les liens de responsabilité en la CTON et le MDNM. Il établit clairement les responsabilités respectives du ministre, du sous-ministre, du conseil d'administration de la commission, de son président et du président-directeur général.

## Mandat

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

Le nouveau mandat de la CTON lui stipule :

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

## Structure hiérarchique

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

## Membres de la Commission

Thomas Laughren, Timmins, président  
(nommé le 11 mars 2015 pour un mandat de trois ans)

Steven Carmichael, North Bay  
(nommé le 11 mars 2015 pour un mandat de trois ans)

Ewen Cornick, North Bay  
(nommé le 11 mars 2015 pour un mandat de trois ans)

Gaétan Malette, Timmins  
(nommé le 11 mars 2015 pour un mandat de trois ans)

Ila Watson, Sault Ste. Marie  
(nommée le 11 mars 2015 pour un mandat de trois ans)

## Principaux dirigeants d'Ontario Northland

Corina Moore – présidente et directrice générale  
John Thib – vice-président des services ferroviaires  
Chad Evans – vice-président des services organisationnels  
Dennis Higgs – directeur de la remise à neuf et des réparations  
Tracy MacPhee – directrice des services voyageurs  
Donna Jaques – avocate-conseil

## Personnel

Ontario Northland compte plus de 715 employés provenant du nord de l'Ontario et du Nord-Ouest québécois.

## 2016-2017 en bref

---

### Services voyageurs

#### Services d'autocar :

Les services d'autocars voyageurs réguliers et nolisés ont généré des revenus de 10,8 millions de \$ pour l'entreprise, soit un peu plus que l'année précédente. La baisse du prix du carburant diesel et l'achat au lieu de la location d'autocars ont contribué à une réduction de presque 1 million de \$ en dépenses d'exploitation.

Le trajet entre Ottawa et Sudbury, qui a dépassé les attentes durant le projet pilote, fait maintenant partie du service régulier à horaire fixe. Nous avons recueilli les commentaires des clients dans le but d'améliorer les horaires dans l'ensemble du territoire servi et réduit les délais de correspondance. Grâce à ces améliorations, les services d'autocar ont servi 10 000 de plus de voyageurs que l'année précédente.

<b>Nombre de voyageurs :</b>	<b>2016-2017</b>	<b>2015-2016</b>	<b>2014-2015</b>
Autocars	243 482	235 277	256 324

#### Polar Bear Express :

Le Polar Bear Express a contribué des revenus de 8,2 millions de \$ à l'organisme, soit une augmentation de 3 pour cent par rapport à l'année précédente. Les frais d'exploitation se sont élevés à 22,9 millions de \$.

Au cours des années précédentes, le revenu et les frais d'exploitation du Polar Bear Express faisaient partie de la division des Services ferroviaires. Les coûts associés au Polar Bear Express sont dorénavant comptabilisés avec les Services voyageurs.

Les envois par service de messagerie par voie ferroviaire du Polar Bear Express, composés de chargements de moins d'un wagon, ont augmenté de 228 951 kg par rapport à l'exercice précédent. Le revenu est à la hausse de plus de 33 000 \$ durant la même période. Au total, 397 wagons supplémentaires étaient transportés comparativement à l'année précédente.

L'achalandage du Polar Bear Express a augmenté de 3 pour cent cette année. Son efficacité opérationnelle ne cesse de s'améliorer pour atteindre une ponctualité de 99 pour cent aux points d'arrivée de Moosonee et de Cochrane au cours de la période visée par ce rapport.

<b>Nombre de voyageurs :</b>	<b>2016-2017</b>	<b>2015-2016</b>	<b>2014-2015</b>
Polar Bear Express	57 131	55 396	54 605

**Indice de ponctualité** (% du nombre de trains arrivés en gare en moins de 30 minutes de retard sur l'horaire)

	<b>2016-2017</b>	<b>2015-2016</b>	<b>2014-2015</b>
Polar Bear Express	99 %	99 %	99%



### **Cochrane Station Inn :**

Le taux de fréquentation de Station Inn durant l'exercice financier a été de 49 pour cent, une baisse de 11 pour cent par rapport à l'année précédente. La fréquentation des hôtels dans l'ensemble de la région est à la baisse en raison du déclin dans les secteurs de la construction et de l'exploitation minière.

## Services ferroviaires

Les recettes du transport ferroviaire de marchandises ont diminué légèrement par rapport à l'année précédente pour se situer à 38 millions de \$.

Les frais d'exploitation des Services ferroviaires se sont chiffrés à 33,3 millions de \$, soit une légère hausse de 0,4 pour cent par rapport à l'année précédente.

Plus de 29 293 envois en wagons complets ont été effectués durant cette période, une hausse de 1,1 pour cent par rapport à l'année précédente attribuable aux nouveaux clients et à une augmentation de la demande des clients existants.

### Envois en wagon complet\*

2016-2017	2015-2016	2014-2015
29 293	27 511	28 455

### Investissement en capital

Un investissement total de 43,9 millions de \$ en capital a été effectué pour maintenir l'infrastructure ferroviaire et l'équipement, réparti comme suit : 20,6 millions de \$ pour le transport ferroviaire de marchandises et 23,3 millions de \$ pour les services voyageurs et marchandises. Parmi les projets entrepris cette année, mentionnons la suite des travaux de réparation du pont de la rivière Moose et la réfection des ponts dans les subdivisions d'Island Falls, Temagami, Ramore et Kirkland Lake. Trois travaux d'amélioration des passages à niveau ont été exécutés à Bass Lake et deux à North Bay. De plus, le renouvellement de rails et de traverses a été effectué dans l'ensemble du réseau, ainsi que le remplacement de plus de 20 ponceaux.

Grâce aux efforts de promotion des ventes et à la prospection de nouveaux clients, la division des Services ferroviaires a pu attirer une nouvelle clientèle et rétablir les relations avec les clients existants du secteur forestier. La mise sur pied d'une installation de transport multimodal pour le secteur agricole à Earlton a donné des résultats positifs, incitant les agriculteurs de la région à doubler leurs envois en wagons complets durant cet exercice financier.

## Remise à neuf et réparations

La division a généré des recettes de 4,1 millions de \$ en contrats de réparation externes au cours de cet exercice financier. Cette contribution est largement attribuée à l'obtention de nouveaux contrats, notamment pour la réparation de centaines de wagons, la remise à neuf de moteurs de locomotives et la remise à neuf de onze voitures de voyageurs de luxe Le Montagnard des Rocheuses pour la société CANARAIL. Deux des onze voitures ont été mises en route au début du printemps de 2017, et nous prévoyons que les neuf autres seront terminées au cours des trois prochaines années.

Le travail de remise à neuf du Polar Bear Express se poursuit et la première voiture a été livrée à l'automne de 2016. En août 2016, la division de la Remise à neuf et de la Réparation (RRC) a accueilli la première ministre de l'Ontario, Kathleen Wynne, et l'honorable Michael Gravelle, ministre du Développement du Nord et des Mines, pour dévoiler la première voiture remise à neuf du Polar Bear Express. Dans le cadre de ce projet, le train au complet sera remis à neuf d'ici avril 2019, y compris les voitures à voyageurs, des voitures-restaurants et des fourgons améliorés pour les bagages.

L'activité accrue de cette division et les postes libérés par les départs à la retraite ont donné lieu à l'embauche d'environ 75 nouveaux employés à North Bay.

Les frais d'exploitation liés aux contrats externes s'élevaient à 4,1 millions de \$, une augmentation par rapport à l'année précédente en raison des coûts initiaux supplémentaires associés aux nouveaux contrats.

Parmi les investissements en capital, notons la mise à niveau de l'aléseuse-fraiseuse et l'installation d'un système de filtration d'air.

## Services organisationnels

Les Services organisationnels fournissent un soutien administratif aux unités d'affaires, offrant des services leur permettant d'améliorer l'efficacité opérationnelle afin de réduire les coûts, d'accroître les revenus et d'appliquer des mesures d'efficacité. En général, les dépenses des Services organisationnels ont diminué de 3 millions de \$, une baisse attribuable à la stratégie immobilière de l'organisme, à l'augmentation du nombre de travailleurs, ce qui a réduit la nécessité de recourir aux services externes à contrat, et à la réduction des prestations d'invalidité à long terme. Les connaissances axées sur l'industrie dans les domaines des finances, des ressources humaines, des technologies de l'information, du service juridique, de la gestion de projets, de la gestion des installations et du marketing et des communications ont appuyé l'atteinte de ces objectifs.

### Faits saillants du rendement :

- Élaboration du premier plan d'immobilisations de 10 ans basé sur l'expertise interne et la collaboration avec des experts indépendants.
- Mise à jour du protocole d'entente (PE) entre le ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM) et Ontario Northland qui reflète un engagement renouvelé envers l'organisme.
- Soumission du plan d'activités de 2017-2019 au MDNM et au Conseil du Trésor conformément aux objectifs de transformation.
- Formation en finance offerte à tous les gestionnaires dans le cadre d'une nouvelle approche envers l'établissement des budgets et la reddition des comptes en fournissant un enseignement portant sur le processus budgétaire, les prévisions et la mise à jour de l'information budgétaire en temps réel.
- Mise en place du portail de libre-service pour les employés, ce qui améliore l'efficacité et la précision tout en réduisant l'utilisation du papier pour les renseignements sur les employés comme les talons de paie et les documents T4 imprimés.
- Conclusion d'une convention collective avec la Division du transport en autocar de Teamsters Canada.
- Publication du premier magazine de l'organisme intitulé « Liens nordiques » mettant en valeur les employés et les partenaires commerciaux.
- Compétition de pose de crampons tenue à Englehart, qui a attiré des centaines de spectateurs.
- Publication de huit communiqués de presse, de trois bulletins d'information internes et de plus de 250 messages sur les médias sociaux mettant en valeur l'image de l'organisme.
- Mise en œuvre de nouvelles solutions technologiques qui fournissent de l'information précise en temps réel associée aux activités et aux améliorations au service à la clientèle, améliorant la compétitivité de l'organisme.
- Stratégie immobilière pour organiser et rationaliser les biens immobiliers.
- Installation et utilisation en temps réel d'un nouveau système d'inspection des rails pour les registres d'inspection, la planification et la prise de décisions.

# États Financiers

---

**La Commission de transport Ontario Northland**

**États financiers consolidés**

**Pour l'exercice clos le 31 mars 2017**

# La Commission de transport Ontario Northland

## États financiers consolidés

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

---

### Table des matières

<b>Responsabilité de la direction</b>	<b>2</b>
<b>Rapport de l'auditeur indépendant</b>	<b>3</b>
<b>États financiers</b>	
État consolidé de la situation financière	4
État consolidé de l'évolution des actifs nets	5
État consolidé des résultats	6
État consolidé des flux de trésorerie	7
Notes complémentaires aux états financiers consolidés	8 – 29

---

## Responsabilité de la direction

---

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

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

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

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



T. Laughren  
Président du conseil d'administration



C. Moore  
Président et chef de la direction

North Bay, Ontario  
Le 26 juin 2017



Office of the Auditor General of Ontario  
Bureau du vérificateur général de l'Ontario

**Rapport de l'auditeur indépendant**

À la Commission de transport Ontario Northland  
et au ministre du Développement du Nord et des Mines

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de la Commission de transport Ontario Northland, qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 mars 2017, et les états consolidés de l'évolution de l'actif net, des résultats et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

**Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés**

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces 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.

**Responsabilité de l'auditeur**

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

**Opinion**

À mon avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de la Commission de transport Ontario Northland au 31 mars 2017, ainsi que des résultats consolidés de son exploitation et de ses flux de trésorerie consolidés pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Box 105, 15th Floor  
20 Dundas Street West  
Toronto, Ontario  
M5G 2C2  
416-327-2381  
fax 416-327-9862  
tty 416-327-6123

B.P. 105, 15<sup>e</sup> étage  
20, rue Dundas ouest  
Toronto (Ontario)  
M5G 2C2  
416-327-2381  
télécopieur 416-327-9862  
ats 416-327-6123

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

Toronto (Ontario)  
Le 26 juin 2017

La vérificatrice générale,

Bonnie Lysyk, MBA, CPA, CA, ECA



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

**31 mars** **2017** **2016**

**Actif**

**Court terme**

Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 008 \$	- \$
Débiteurs (déduction faite d'une provision de 73 \$; de 84 \$ en 2016)	21 479	46 279
Stocks	14 210	12 071
Charges payées d'avance	459	367
	37 156	58 717

Encaisse affectée (Notes 4, 7 et 11)	2 271	6 874
Immobilisations (Note 5)	376 009	340 673
<b>Actif au titre des prestations constituées de retraite (Note 6 a)</b>	<b>39 197</b>	<b>39 303</b>

**454 633 \$** **445 567 \$**

**Passif et actifs nets**

**Court terme**

Découvert bancaire	- \$	117 \$
Créditeurs et charges à payer	19 255	35 544
Tranche à court terme de la dette à long terme (Note 9)	406	386
Produits reportés	65	66
	19 726	36 113

Apports reportés du gouvernement (Notes 4 et 7)	2 185	2 169
Apports reportés afférents aux immobilisations (Note 8)	268 557	227 988
Dette à long terme (Note 9)	2 159	2 565

Obligation au titre des prestations constituées au titre des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite (Note 6 b)	86 183	86 652
<b>Passif au titre des sites contaminés (Note 10)</b>	<b>3 500</b>	<b>3 500</b>
	<b>382 310</b>	<b>358 987</b>

**Actifs nets**

Non affectés	72 237	81 875
Grevés d'une affectation interne - réserve pour autoassurance (Notes 4 et 11)	86	4 705
	<b>72 323</b>	<b>86 580</b>

**454 633 \$** **445 567 \$**

**Éventualités (Note 15) / Engagements (Note 16)**

Approuvé au nom de la Commission :

\_\_\_\_\_

Président du conseil d'administration

\_\_\_\_\_

Président et chef de la direction

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

<b>Pour l'exercice clos le 31 mars</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Actif net non affecté</b>		
<b>Solde</b> , au début de l'exercice	<b>81 875 \$</b>	80 494 \$
<b>Transfert de (à) la réserve pour autoassurance</b> (Note 11)	<b>4 619</b>	(49)
<b>(Insuffisance) excédent des produits sur les charges pour l'exercice</b>	<b>(14 257)</b>	1 430
<b>Solde</b> , à la fin de l'exercice	<b>72 237 \$</b>	81 875 \$
<b>Grevé d'une affectation interne - réserve pour autoassurance</b> (Note 11)		
<b>Solde</b> , au début de l'exercice	<b>4 705 \$</b>	4 656 \$
<b>Transferts (à) de l'actif net non affecté</b>	<b>(4 619)</b>	49
<b>Solde</b> , à la fin de l'exercice	<b>86 \$</b>	4 705 \$
<b>Total des actifs nets</b>	<b>72 323 \$</b>	86 580 \$

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

<b>Pour l'exercice clos le 31 mars</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Produits</b>		
Ventes et autre (Note 13)	<b>61 435 \$</b>	<b>62 514 \$</b>
<b>Charges (Note 13)</b>		
Main d'œuvre et avantages sociaux (Note 6)	<b>60 659</b>	63 592
Matériaux et pièces	<b>15 516</b>	13 699
Services	<b>7 998</b>	9 425
Fournitures et matériel	<b>4 475</b>	4 196
Autre (Note 18)	<b>14 254</b>	8 827
Intérêts sur la dette à long terme	<b>140</b>	163
Perte (gain) sur la vente d'immobilisations	<b>1 466</b>	(315)
Revenus de placement	<b>(35)</b>	(49)
Amortissement des immobilisations	<b>14 109</b>	15 507
	<b>118 582</b>	115 045
<b>Insuffisance des produits sur les charges avant le financement du gouvernement</b>	<b>(57 147)</b>	<b>(52 531)</b>
Apports gouvernementaux pour l'exploitation (Note 12)	<b>35 224</b>	45 256
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (Note 8)	<b>7 666</b>	8 705
<b>(Insuffisance) excédent des produits sur les charges pour l'exercice</b>	<b>(14 257) \$</b>	<b>1 430 \$</b>

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

<b>Pour l'exercice clos le 31 mars</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Flux de trésorerie provenant des (affectés aux)</b>		
<b>Activités d'exploitation</b>		
(Insuffisance) excédent des produits sur les charges pour l'exercice	<b>(14 257) \$</b>	1 430 \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	<b>14 109</b>	15 507
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	<b>(7 666)</b>	(8 705)
Perte (gain) sur disposition d'immobilisations	<b>1 466</b>	(315)
Charge au titre des avantages sociaux futurs	<b>14 807</b>	17 220
	<b>8 459</b>	25 137
Variation du solde des éléments hors caisse du fonds de roulement		
Débiteurs	<b>24 800</b>	(3 123)
Stocks	<b>(2 139)</b>	1 342
Charges payées d'avance	<b>(92)</b>	24
Créditeurs et charges à payer	<b>(16 288)</b>	(5 294)
Apports reportés du gouvernement et produits reportés	<b>15</b>	(344)
	<b>14 755</b>	17 742
<b>Activités d'investissement en immobilisations</b>		
Achat d'immobilisations	<b>(52 019)</b>	(41 509)
Produit de la vente d'immobilisations	<b>589</b>	778
	<b>(51 530)</b>	(40 731)
<b>Activités de financement</b>		
Remboursement de capital sur la dette à long terme	<b>(386)</b>	(366)
Apports reportés afférents aux immobilisations	<b>48 753</b>	36 997
Cotisations au régime de retraite versées	<b>(11 063)</b>	(13 934)
Prestations autres que de retraite versées	<b>(4 107)</b>	(3 824)
	<b>33 197</b>	18 873
<b>Diminution de la trésorerie et équivalents de trésorerie au cours de l'exercice</b>		
	<b>(3 478)</b>	(4 116)
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie, au début de l'exercice</b>	<b>6 757</b>	10 873
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie, à la fin de l'exercice</b>	<b>3 279 \$</b>	6 757 \$
<b>Représenté par</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (découvert bancaire)	<b>1 008 \$</b>	(117) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie affectés (Note 4)	<b>2 271</b>	6 874
	<b>3 279 \$</b>	6 757 \$

---

# La Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

---

### 1. Nature des activités

La Commission de transport Ontario Northland (la « Commission »), une entreprise exploitée par la province de l'Ontario (la « province »), offre une variété de services, y compris le transport ferroviaire de marchandises et de passagers ainsi que le service d'autobus, principalement dans la région nord-est du Nord de l'Ontario.

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

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

---

### 2. Principales méthodes comptables

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

#### ***Comptabilisation des produits***

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

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

Les revenus tirés du transport ferroviaire sont généralement comptabilisés lorsque la cargaison arrive à destination. Le transport interréseau est traité comme achevé une fois que les marchandises sont remises au transporteur correspondant.

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

---

# La Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

---

### 2. Principales méthodes comptables (suite)

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

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

#### **Immobilisations**

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

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

Terrain	Pas d'amortissement
Voies	De 20 à 50 ans
Bâtiments	50 ans
Matériel	De 3 à 33 ans
Autobus	De 10 à 12 ans

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

#### **Avantages sociaux futurs**

*Régimes de retraite* - La Commission offre à ses employés un régime de retraite contributif à prestations déterminées. Le régime prévoit des prestations de retraite fondées sur le nombre d'années de service ainsi que sur le salaire moyen ouvrant droit à pension et il est généralement applicable à compter du premier jour du mois suivant le début de l'emploi. Un régime de retraite supplémentaire (le « RRS ») est également offert aux employés qui gagnent une rente viagère supérieure au montant maximum prévu par la *Loi de l'impôt sur le revenu* du Canada. Les obligations au titre du régime sont déterminées selon la méthode de répartition des prestations en tenant compte des prestations projetées en regard des services rendus jusqu'à présent. Les régimes ne sont pas indexés. Cependant, diverses augmentations ponctuelles ont été accordées aux pensionnés.

---

# La Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

---

### 2. Principales méthodes comptables (suite)

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

Les charges au titre des régimes de retraite et des régimes d'avantages complémentaires de retraite comprennent les coûts des services courants, les intérêts et les ajustements découlant de modifications apportées aux régimes, de changements aux hypothèses et de gains actuariels nets ou de pertes actuarielles nettes. Ces charges sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel les employés rendent des services à la Commission. Les coûts des services passés de retraite ont été imputés à l'actif net à la date de transition à la norme SP 3250. Les gains actuariels ou les pertes actuarielles sont amortis sur une base linéaire sur l'excédent de la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des salariés couverts par les régimes (environ 13 ans). Les coûts des services passés sont comptabilisés dans la période de modification du régime.

L'actif de la caisse de retraite est évalué selon les valeurs actuelles du marché.

#### **Stocks**

Les matériaux et les fournitures, exception faite du matériel ferroviaire usagé et des essieux montés, sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette selon la méthode du coût moyen pondéré. Le matériel ferroviaire usagé est présenté à la valeur comptable non amortie déterminée au moment de la mise hors service. Les essieux montés sont évalués au coût standard. La Commission utilise les mêmes formules d'établissement du coût pour tous les stocks dont la nature et l'emploi qu'elle en fait sont similaires. Quand la valeur de réalisation nette excède la valeur comptable, les stocks sont radiés d'un montant qui correspond à cet excédent. 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.

#### **Dépréciation des immobilisations**

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

---

# La Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

---

### 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 sur les charges.

#### ***Estimations comptables***

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

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

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

#### ***Instruments financiers***

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

##### ***Juste valeur***

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

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

##### ***Coût après amortissement***

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



---

# La Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

---

### 2. Principales méthodes comptables (suite)

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

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

#### *Passif au titre des sites contaminés*

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

---

### 3. Stocks

Le coût des stocks passé en charges et utilisé dans des projets d'immobilisations corporelles pour 2017 s'élève à 12 357 \$ (9 478 \$ en 2016).

---

### 4. Trésorerie et équivalents de trésorerie

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Encaisse grevée d'une affectation externe – Apports reportés (Note 7)	2 185 \$	2 169 \$
Encaisse grevée d'une affectation interne – Réserve pour autoassurance (Note 11)	86	4 705
	<u>2 271 \$</u>	<u>6 874 \$</u>

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

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

**5. Immobilisations**

	<b>2017</b>		<b>2016</b>	
	<b>Coût</b>	<b>Amortissement cumulé</b>	<b>Valeur nette comptable</b>	<b>Valeur nette comptable</b>
<b>Services ferroviaires</b>				
Voies	443 671 \$	163 290 \$	280 381 \$	256 345 \$
Bâtiments	51 019	24 359	26 660	23 178
Matériel	92 094	60 443	31 651	26 282
Travaux en cours	21 731	-	21 731	19 483
<b>Services d'autobus</b>				
Bâtiments	2 910	686	2 224	2 246
Autobus	10 684	1 332	9 352	7 607
<b>Service de mise en valeur</b>				
Bâtiments	3 999	847	3 152	3 230
Matériel	1 082	224	858	873
<b>Service d'aménagement</b>				
Terrains et bâtiments	-	-	-	1 429
	<b>627 190 \$</b>	<b>251 181 \$</b>	<b>376 009 \$</b>	<b>340 673 \$</b>

# La Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

### 6. Avantages sociaux futurs

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

L'actif au titre des prestations constituées de retraite, ainsi que l'obligation et les charges au titre des avantages autres que les prestations de retraite sont déterminés annuellement par des actuaires indépendants, conformément aux pratiques actuarielles reconnues et aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public en se fondant sur les meilleures estimations de la direction. La date de la plus récente évaluation actuarielle du régime de retraite contributif à des fins de capitalisation est le 1<sup>er</sup> janvier 2014. En conformité avec les règlements existants en matière de régimes de retraite, des évaluations annuelles seront effectuées pour les régimes de retraite de la Commission. La date du rapport le plus récent à des fins comptables pour le régime d'avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite est le 31 décembre 2016.

La répartition cible des actifs du régime de retraite en pourcentage et la répartition moyenne des actifs au 31 mars 2017, par catégorie, se présentent comme suit :

		Cible	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Titres de capitaux propres	– Canadiens	20 % - 30 %	<b>26,7 %</b>	26,9 %
	– Étrangers	10 % - 30 %	<b>20,7 %</b>	24,3 %
Titres de créances		35 % - 55 %	<b>49,1 %</b>	45,4 %
Immobilier		0 % - 15 %	<b>1,8 %</b>	1,8 %
Court terme et autres		0 % - 15 %	<b>1,7 %</b>	1,6 %
<b>Total</b>			<b><u>100 %</u></b>	<b><u>100 %</u></b>

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

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

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

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

**Régimes de retraite :**

	<b>Régime de retraite</b>	<b>RRS</b>	<b>Total 2017</b>	<b>Réel 2016</b>
Obligation au titre des prestations constituées	(553 202) \$	(3 514) \$	(556 716) \$	(540 195) \$
Actifs du régime à la juste valeur	523 157	-	523 157	524 801
Situation de capitalisation - surplus (insuffisance) du régime	(30 045)	(3 514)	(33 559)	(15 394)
Perte actuarielle nette non amortie	71 554	1 202	72 756	54 697
Actif (passif) au titre des prestations constituées, déduction faite de la provision pour moins-value, à la fin de l'exercice	<b>41 509 \$</b>	<b>(2 312) \$</b>	<b>39 197 \$</b>	<b>39 303 \$</b>

	<b>Régime de retraite</b>	<b>RRS</b>	<b>Total 2017</b>	<b>Réel 2016</b>
Actif au titre des prestations constituées, au début de l'exercice	41 513 \$	(2 210) \$	39 303 \$	35 072 \$
Charge au titre des avantages sociaux futurs	(10 851)	(318)	(11 169)	(9 703)
Cotisations versées	10 847	216	11 063	13 934
Actif au titre des prestations constituées, à la fin de l'exercice	<b>41 509 \$</b>	<b>(2 312) \$</b>	<b>39 197 \$</b>	<b>39 303 \$</b>

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

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

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

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

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

	<u>2017</u>		<u>2016</u>
<b>Obligation au titre des prestations constituées,</b>			
à la fin de l'exercice	<b>(88 246)</b>	\$	(87 343)
Gain actuariel net non amorti	<b>2 063</b>		691
			<u>          </u>
<b>Passif au titre des prestations constituées,</b>			
à la fin de l'exercice	<b>(86 183)</b>	\$	(86 652)
			<u>          </u>
<b>Passif au titre des prestations constituées,</b>			
au début de l'exercice	<b>(86 652)</b>	\$	(82 959)
Charge liée aux prestations	<b>(3 638)</b>		(7 517)
Prestations versées	<b>4 107</b>		3 824
			<u>          </u>
<b>Passif au titre des prestations constituées,</b>			
à la fin de l'exercice	<b>(86 183)</b>	\$	(86 652)
			<u>          </u>

Des indemnités d'accident du travail se chiffrant à 15 296 \$ (15 675 \$ en 2016) sont incluses dans le passif au titre des prestations constituées pour avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite. Ce montant a été déterminé en fonction des calculs actuariels les plus récents fournis par la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail au 31 décembre 2016.

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

	<u>2017</u>		<u>2016</u>
Coût des services rendus moins les cotisations des employés	<b>5 581</b>	\$	5 050
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	<b>29 137</b>		29 735
Rendement prévu des actifs des régimes	<b>(28 107)</b>		(29 006)
Amortissement de la perte actuarielle nette	<b>4 558</b>		3 924
			<u>          </u>
	<b>11 169</b>	\$	9 703
			<u>          </u>

# La Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

### 6. Avantages sociaux futurs (suite)

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

	2017	2016
Coût des services rendus	2 334 \$	3 759 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 662	2 530
Amortissement des pertes actuarielles nettes (gains actuariels nets)	(1 358)	1 228
	3 638 \$	7 517 \$

La charge totale de prestations de retraite et d'avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite incluse dans la main d'œuvre et avantages sociaux comprend un montant de 14 807 \$ (17 220 \$ en 2016).

#### e. Hypothèses moyennes pondérées

Taux d'actualisation - retraite	5,25 %	5,50 %
Taux d'actualisation - avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite	3,61 %	3,55 %
Taux d'actualisation - invalidité de longue durée	3,61 %	3,55 %
Taux d'actualisation - CSPAAT	4,50 %	4,75 %
Taux de rendement à long terme prévu des actifs des régimes	5,25 %	5,50 %
Taux d'augmentation de la rémunération		
2016	1,2 %	1,2 %
2017 à 2019	2,0 %	2,0 %
2020	2,5 %	2,5 %
2021 et par la suite	3,0 %	3,0 %
Durée moyenne résiduelle de période de services (années)	12	12
Hausses des coûts pour les médicaments (diminuant progressivement à 5 % en 2020)	6,50 %	7,50 %
Hausses des frais médicaux et d'hospitalisation	5,00 %	5,00 %
Augmentations des coûts pour les soins dentaires	4,50 %	4,50 %
Augmentations des coûts pour les soins de la vue	0 %	0 %

---

# La Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

---

### 7. Apports reportés

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

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

	<u>2017</u>		<u>2016</u>	
<b>Solde</b> , au début de l'exercice	<b>2 169</b>	<b>\$</b>	2 068	\$
Revenus d'intérêts	<b>16</b>		101	
	<hr/>		<hr/>	
<b>Solde</b> , à la fin de l'exercice	<b>2 185</b>	<b>\$</b>	2 169	\$

---

### 8. Apports reportés afférents aux immobilisations

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

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

	<u>2017</u>		<u>2016</u>	
<b>Solde</b> , au début de l'exercice	<b>227 988</b>	<b>\$</b>	199 696	\$
Apports de la province	<b>48 753</b>		36 997	
Amortissement imputé aux produits	<b>(7 666)</b>		(8 705)	
Mises hors service et transferts	<b>(518)</b>		-	
	<hr/>		<hr/>	
<b>Solde</b> , à la fin de l'exercice	<b>268 557</b>	<b>\$</b>	227 988	\$

# La Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

### 9. Dette à long terme

	2017	2016
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 5,22 %, remboursable par versements mensuels mixtes de capital et d'intérêts réunis de 30 \$, pour une période de 15 ans à compter du 1 <sup>er</sup> février 2005	962 \$	1 269 \$
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 4,90 %, remboursable par versements mensuels mixtes de capital et d'intérêts réunis de 13 \$, pour une période de 25 ans à compter du 1 <sup>er</sup> février 2006	1 603	1 682
	2 565	2 951
<b>Moins la tranche à court terme</b>	<b>406</b>	386
<b>Dette à long terme</b>	<b>2 159 \$</b>	2 565 \$

Les intérêts sur dette à long terme se sont élevés à 140 \$ (159 \$ en 2016)

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

2017-2018	406	\$
2018-2019	428	
2019-2020	390	
2020-2021	96	
2021-2022	101	
Par la suite	1 144	
	2 565	\$

### 10. Passif au titre des sites contaminés

Le passif pour l'assainissement découle de minéraux qui contaminent le sol et qui proviennent d'une ancienne activité de transbordement. Selon les études d'ingénierie réalisées à ce jour, le passif estimé s'élève à 3 500 \$ (3 500 \$ en 2016). Ce passif est assujéti à une incertitude d'évaluation, et la Commission réalisera des études plus approfondies. Les changements apportés à ce passif estimé seront comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ils se produiront.



# La Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

### 11. Actifs nets grevés d'une affectation interne - réserve pour autoassurance

La Commission adopte une politique d'autoassurance pour les dommages occasionnés par les déraillements du matériel roulant et pour les dommages à la cargaison. Pour financer les coûts y afférents, la Commission vire des fonds de son actif net non affecté à la réserve pour autoassurance (la « réserve ») chaque année. Les intérêts gagnés sur le solde des fonds en réserve et les demandes de règlement déduites du solde de la réserve sont comptabilisés à titre de produits ou de charges dans l'état consolidé des résultats et, par la suite, virés à (de) la réserve.

Périodiquement, la Commission emprunte des sommes de la réserve pour son utilisation temporaire. La Commission paie à la réserve des intérêts au taux préférentiel bancaire moins 1,75 % sur ces emprunts temporaires.

La réserve a diminué considérablement au cours de l'exercice. La Commission et la province élaborent présentement un plan de mise en place pour gérer le fonds d'autoassurance et toute forme de financement connexe.

### 12. Apports du gouvernement

Le montant de l'apport pour les activités de fonctionnement et de l'apport en capital pour chaque exercice est déterminé en vertu d'un protocole d'accord, daté du 4 novembre 2016, conclu entre la Commission et le ministère du Développement du Nord et des Mines.

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

	2017	2016
<b>Ministère du Développement du Nord et des Mines :</b>		
Services ferroviaires - transport de voyageurs et embranchement de Moosonee	17 144 \$	15 984 \$
Services ferroviaires et autres activités du réseau	11 448	19 390
Pression de financement lié à l'insuffisance des retraites	5 852	9 882
	34 444 \$	45 256 \$
Activités spéciales -Télécommunications (Ontera) (Note 18)	780	-
Total partiel	35 224 \$	45 256 \$
Apports de capital (Note 8)	48 753	36 997
Total des apports du gouvernement	83 977 \$	82 253 \$

---

# La Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

---

### 13. Informations sectorielles à fournir

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

#### Services ferroviaires

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

#### Services Polar Bear

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

#### Services d'autobus

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

#### Service de remise à neuf et réparation

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

#### Administration

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

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

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

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

	Services ferroviaires	Services Polar Bear	Services d'autobus	Service de remise à neuf et réparation	Administration	Apports gouvernementaux pour l'exploitation	Total 2017
Produits	37 977	8 198	10 809	4 130	321	-	61 435
Charges							
Main d'œuvre et avantages sociaux	18 072	14 293	5 396	2 149	5 942	-	45 852
Matériaux et pièces	7 547	4 049	2 193	1 582	145	-	15 516
Services	2 743	1 651	2 040	188	1 376	-	7 998
Fournitures et matériel	1 972	1 454	553	129	367	-	4 475
Autre	2 973	1 453	1 152	84	2 710	-	8 372
	33 307	22 900	11 334	4 132	10 540	-	82 213
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges avant les éléments suivants :	4 670	(14 702)	(525)	(2)	(10 219)	-	(20 778)
Déraillements	5 102	-	-	-	-	-	5 102
Démolition – Tours Ontera	-	-	-	-	780	-	780
Intérêts sur la dette à long terme (Gain) perte sur la vente d'immobilisations	59	-	81	-	-	-	140
Revenus de placement	(316)	1 059	(35)	-	758	-	1 466
Amortissement des immobilisations	9 571	2 942	788	362	446	-	14 109
Avantages sociaux futurs	10 213	873	1 742	129	1 850	-	14 807
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges avant le financement du gouvernement	(19 959)	(19 576)	(3 101)	(493)	(14 018)	-	(57 147)
Apports gouvernementaux pour l'exploitation	-	-	-	-	-	35 224	35 224
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	4 122	2 432	738	49	325	-	7 666
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	(15 837)	(17 144)	(2 363)	(444)	(13 693)	35 224	(14 257)

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

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

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

	Services ferroviaires	Services Polar Bear	Services d'autobus	Service de remise à neuf et réparation	Administration	Apports gouvernementaux pour l'exploitation	Total 2016
Produits	38 898	7 546	10 564	4 723	783	-	62 514
Charges							
Main d'œuvre et avantages sociaux	18 387	12 958	5 638	772	8 617	-	46 372
Matériaux et pièces	6 894	4 037	2 262	351	155	-	13 699
Services	2 579	1 944	2 765	165	1 972	-	9 425
Fournitures et matériel	2 029	1 265	468	48	386	-	4 196
Autre	3 275	1 349	1 244	326	2 633	-	8 827
	33 164	21 553	12 377	1 662	13 763	-	82 519
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges avant les éléments suivants :	5 734	(14 007)	(1 813)	3 061	(12 980)	-	(20 005)
Intérêts sur la dette à long terme	75	-	84	-	4	-	163
(Gain) perte sur la vente d'immobilisations	(645)	-	330	-	-	-	(315)
Revenus de placement	-	-	-	-	(49)	-	(49)
Amortissement des immobilisations	8 804	2 777	1 108	20	2 798	-	15 507
Avantages sociaux futurs	11 925	1 410	1 543	258	2 084	-	17 220
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges avant le financement du gouvernement	(14 425)	(18 194)	(4 878)	2 783	(17 817)	-	(52 531)
Apports gouvernementaux pour l'exploitation	-	-	-	-	-	45 256	45 256
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	3 211	2 210	614	20	2 650	-	8 705
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	(11 214)	(15 984)	(4 264)	2 803	(15 167)	45,256	1 430

---

# La Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

---

### 14. Conversion des devises

Un gain de change de 1 994 \$ (gain de 2 245 \$ en 2016) découlant principalement des règlements de trafic ferroviaire entre le Canada et les États-Unis est inclus dans les revenus tirés du transport ferroviaire.

---

### 15. Éventualités

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

---

### 16. Engagements

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

---

### 17. Dépendance économique

La majorité des revenus de la division des services ferroviaires proviennent de quatre clients importants.

---

### 18. Autres charges

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

- i. Au cours de l'exercice, la Commission a engagé des frais de 5 102 \$, qui sont principalement liés à deux déraillements survenus sur sa voie. Ces frais comprennent les coûts liés à la main-d'œuvre, aux avantages, aux pièces et aux sous-traitants. Les frais ont été engagés aux fins d'assainissement, de tests environnementaux et de réparation des voies.
- ii. Au cours de l'exercice, la Commission a engagé des frais de 780 \$ pour démolir des tours de communications dans le Nord-est de l'Ontario. À l'origine, ces tours avaient été vendues dans le cadre de la disposition d'Ontera au cours de l'exercice 2015. Toutefois, elles ont été rétrocédées à la Commission au cours de l'exercice 2017. En raison de problèmes environnementaux, les tours ont été démolies au cours de l'exercice et une évaluation environnementale continue aura lieu durant le prochain exercice. La province a fourni un apport de 780 \$ à l'égard de ces frais.

# La Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

### 19. Frais de règlement

Dans le cadre de l'annulation de l'exploitation du train de voyageurs Northlander en 2012, un accord de règlement salarial a été négocié avec le Syndicat des Métallos, l'agent négociateur pour ces employés. L'accord a été signé en août 2013 et engendrera la poursuite et le maintien de versements de taux de base régulier jusqu'en août 2017, pour un montant de 2 913 \$. Au cours de la période courante, un montant de 616 \$ a été versé relativement à cette obligation.

### 20. Classement des instruments financiers

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

	2017		
	Juste valeur	Coût après amortissement	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 008 \$	- \$	1 008 \$
Débiteurs	-	21 479	21 479
Créditeurs et charges à payer	-	19 255	19 255
Dette à long terme	-	2 565	2 565
	<b>1 008 \$</b>	<b>43 299 \$</b>	<b>44 307 \$</b>
	2016		
	Juste valeur	Coût après amortissement	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 052 \$	- \$	2 052 \$
Débiteurs	-	46 279	46 279
Créditeurs et charges à payer	-	35 544	35 544
Dette à long terme	-	2 951	2 951
	<b>2 052 \$</b>	<b>84 774 \$</b>	<b>86 826 \$</b>

# La Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

### 20. Classement des instruments financiers (suite)

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

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

	<b>2017</b>			
	<b>Niveau 1</b>	<b>Niveau 2</b>	<b>Niveau 3</b>	<b>Total</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>1 008 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>1 008 \$</b>
				<b>2016</b>
	<b>Niveau 1</b>	<b>Niveau 2</b>	<b>Niveau 3</b>	<b>Total</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>2 052 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>2 052 \$</b>

Il n'y a pas eu de transferts entre les niveaux 1 et 2 pour les exercices clos les 31 mars 2017 et 2016. Il n'y a pas eu de transfert vers le niveau 3.

# La Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

### 21. Gestion de risques liés aux instruments financiers

#### *Risque de crédit*

Le risque de crédit est le risque par lequel la Commission enregistre une perte financière si un débiteur ne respecte pas ses versements de capital et d'intérêt à l'échéance. La Commission est exposée à ce risque en raison de son encaisse et de ses débiteurs. La Commission détient des comptes en trésorerie auprès de banques à charte fédérale qui sont assurées par la Société d'assurance-dépôts du Canada. En cas de défaut, les comptes en trésorerie de la Commission sont assurés à concurrence de 400 000 \$ (400 000 \$ en 2016).

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

31 mars 2017	En souffrance				
	Total	Courant	30 jours et moins	31 à 60 jours	Plus de 61 jours
<b>Sommes à recevoir du gouvernement</b>	<b>10 144 \$</b>	<b>6 055 \$</b>	<b>4 089 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>
<b>Montants à recevoir des clients</b>	<b>11 408</b>	<b>7 836</b>	<b>1 326</b>	<b>162</b>	<b>2 085</b>
<b>Débiteurs bruts</b>	<b>21 552</b>	<b>13 891</b>	<b>5 415</b>	<b>162</b>	<b>2 085</b>
<b>Moins provisions pour dépréciation</b>	<b>(73)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(73)</b>
<b>Débiteurs nets</b>	<b>21 479 \$</b>	<b>13 891 \$</b>	<b>5 415 \$</b>	<b>162 \$</b>	<b>2 012 \$</b>

31 mars 2016	En souffrance				
	Total	Courant	30 jours et moins	31 à 60 jours	Plus de 61 jours
Sommes à recevoir du gouvernement	37 395 \$	37 395 \$	- \$	- \$	- \$
Montants à recevoir des clients	8 961	7 827	195	180	759
Autres débiteurs	7	7	-	-	-
Débiteurs bruts	46 363	45 229	195	180	759
Moins provisions pour dépréciation	(84)	-	-	-	(84)
Débiteurs nets	46 279 \$	45 229 \$	195 \$	180 \$	675 \$

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



---

# La Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

---

### 21. Gestion de risques liés aux instruments financiers (suite)

#### *Risque de marché*

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

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

#### *Risque de change*

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

#### *Risque de taux d'intérêt*

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

Il n'y aurait pas d'incidence sur la dette à long terme de la Commission, décrit en Note 8, car le taux inhérent de la dette a été fixé.

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

#### *Risque lié aux actions*

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

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

#### *Risque de liquidité*

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

# La Commission de transport Ontario Northland

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

### 21. Gestion de risques liés aux instruments financiers (suite)

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

	2017			
	Dans les 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Créditeurs	19 255 \$	- \$	- \$	- \$
Dette à long terme	203	203	1 120	1 039
<b>Total</b>	<b>19 458 \$</b>	<b>203 \$</b>	<b>1 120 \$</b>	<b>1 039 \$</b>

  

	2016			
	Dans les 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Créditeurs	35 544 \$	- \$	- \$	- \$
Dette à long terme	193	193	1 320	1 245
<b>Total</b>	<b>35 737 \$</b>	<b>193 \$</b>	<b>1 320 \$</b>	<b>1 245 \$</b>

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

### 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.

Rapport annuel 2016-2017  
Commission de transport Ontario Northland  
555, rue Oak Est  
North Bay (Ontario) P1B 8L3

1.705.472.4500 ou 1.800.363.7512  
[info@ontarionorthland.ca](mailto:info@ontarionorthland.ca)

[www.ontarionorthland.ca](http://www.ontarionorthland.ca)