

1902 - 2002

COMMISSION DE TRANSPORT
ONTARIO NORTHLAND

RAPPORT ANNUEL

»»» Ontario Northland

1902 - 2002

COMMISSION DE TRANSPORT
ONTARIO NORTHLAND

RAPPORT ANNUEL



TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....9

Message du président du Conseil.....12

Les Services d'autobus.....22

Les Services corporatifs.....24

Les Services maritimes.....26

O.N.Telcom.....28

Les Services ferroviaires.....30

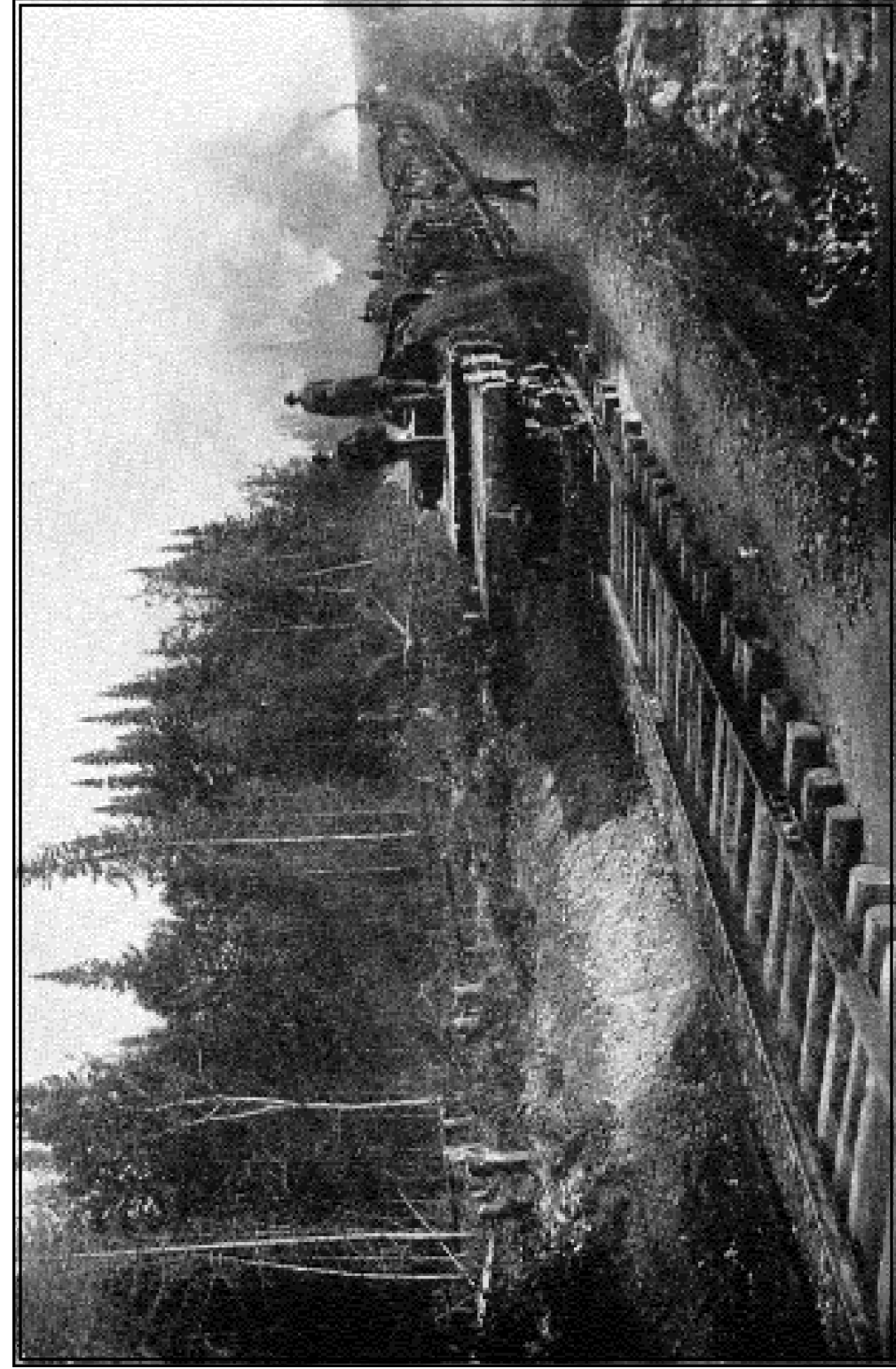
Les membres de la Commission et principaux administrateurs.....32

Résumé de la situation financière43

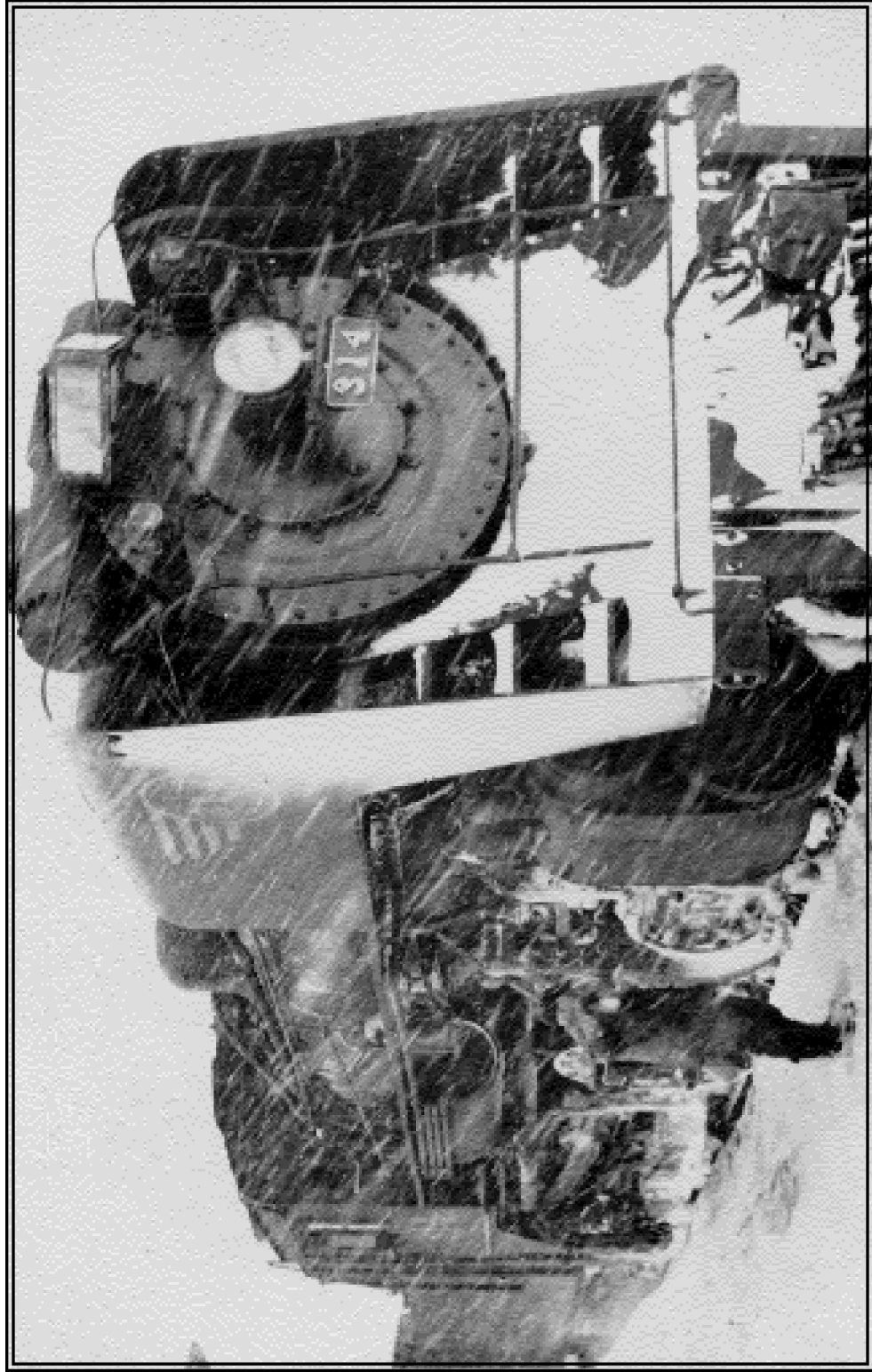
Les responsabilités de la direction.....44

Rapport du vérificateur.....45

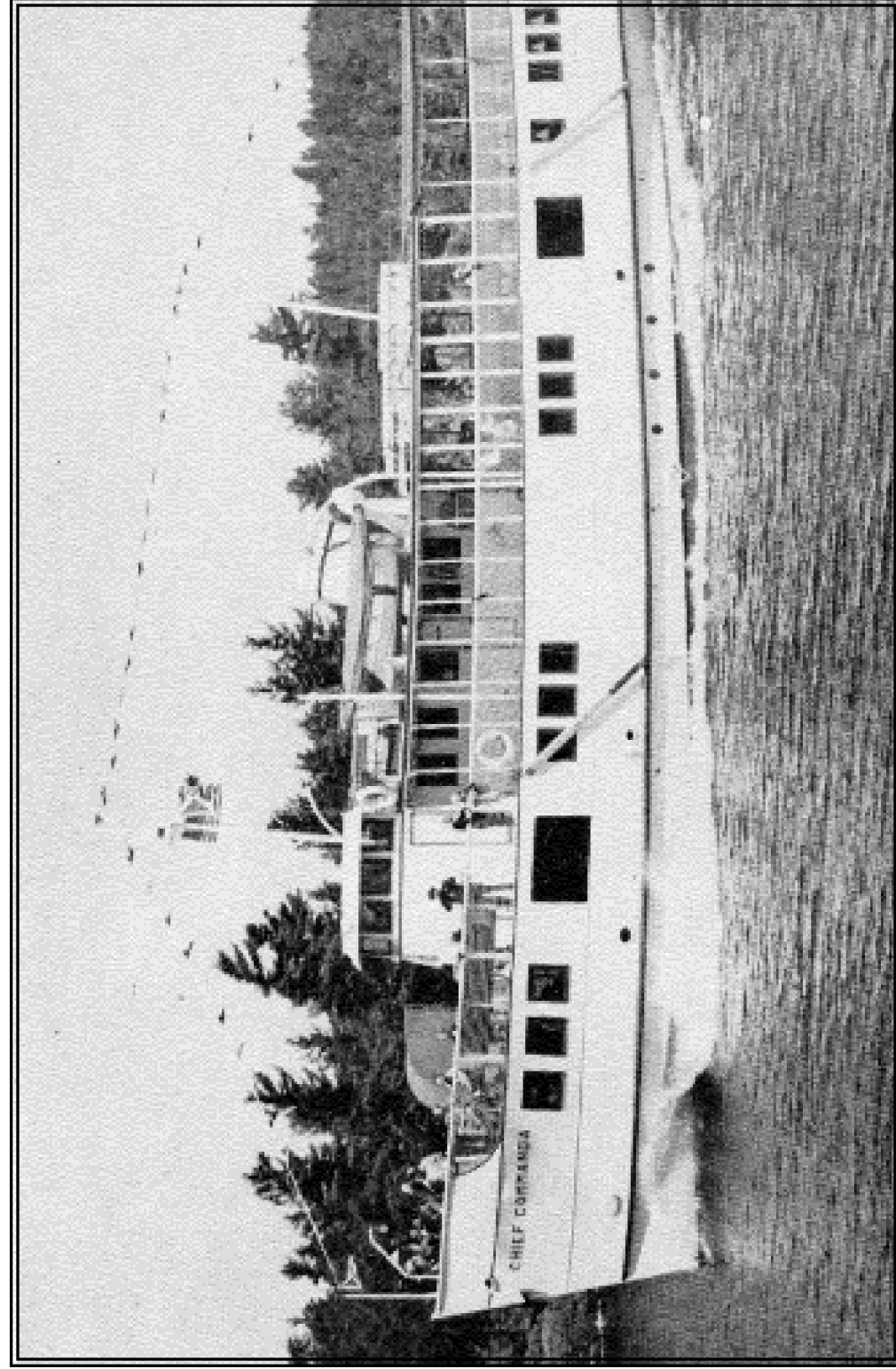
États financiers.....46



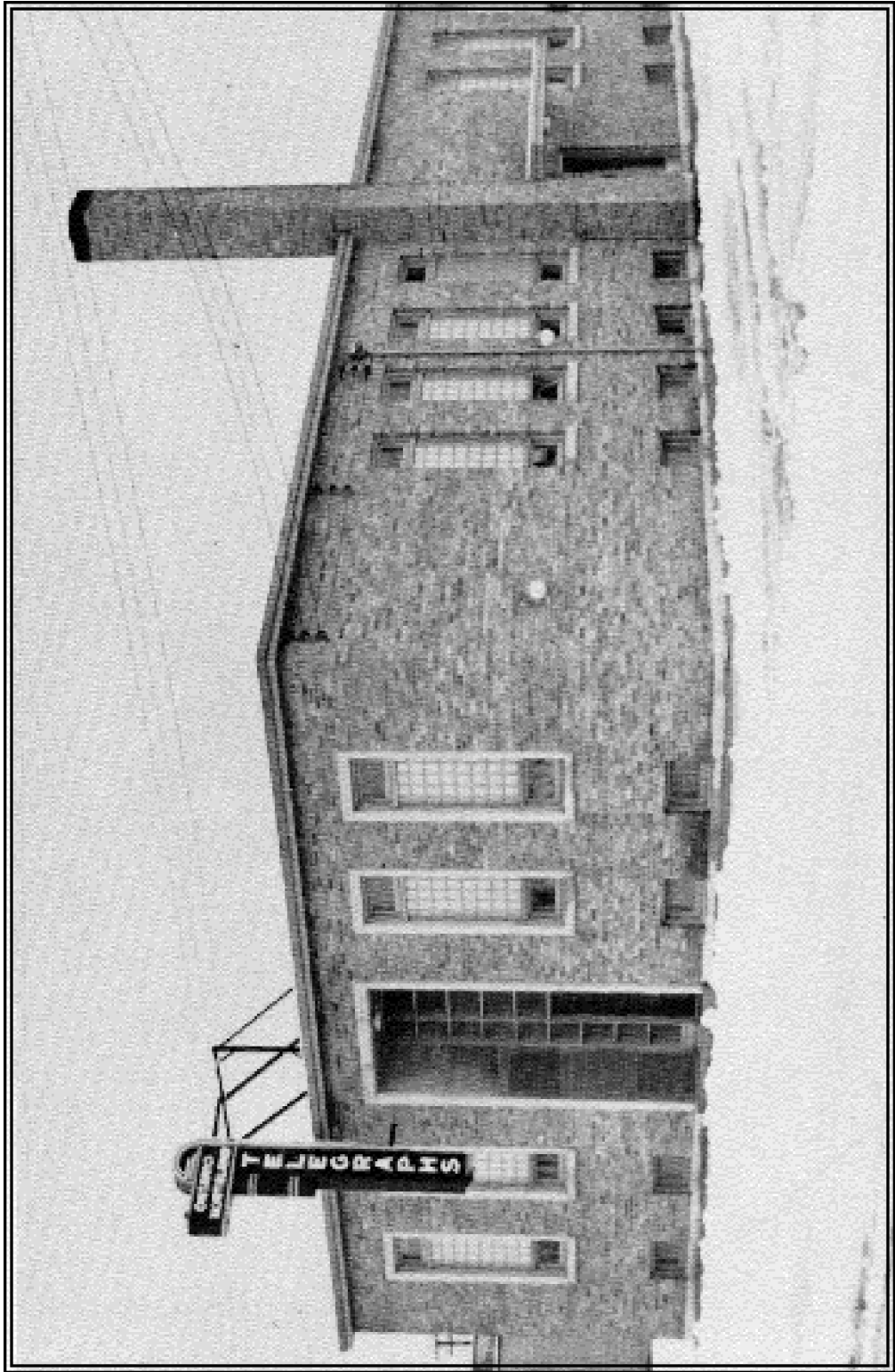
1903 : Déchargement de pierres concassées, T. & N.O. Railway.



1917 : L'entreprise ferroviaire l'hiver, dans le Nord de l'Ontario.



1948 : Le Chief Commanda, un vaisseau à diesel en acier de 106 pi, desservant les régions du lac Nipissing et de la rivière des Français.



1949 : Nouveau bâtiment des télécommunications à Timmins, en Ontario.

INTRODUCTION

Ontario Northland



Alors

En jetant un regard sur les derniers 100 ans de la croissance d'Ontario Northland, 1902, sa première année d'existence, fut sans doute la plus importante pour l'avenir de cette entreprise provinciale et plus encore, pour celui de ces vastes régions sauvages entre le lac Nipissing et la baie James.

En 1902, le parlement de l'Ontario adoptait la loi de la Temiskaming and Northern Ontario Railway (T. & N.O.), à laquelle on accordait une sanction royale le 17 mars de la même année. À peine deux mois plus tard, le ministre des Travaux publics, Monsieur le juge F.R. Latchford, levait la première pelletée de terre rituelle près du lac Trout, à proximité de la fourmillante ville ferroviaire de North Bay.

Environ trois ans plus tôt, le Premier ministre, George Ross, dépêchait 10 brigades de topographes dans les régions reculées du Nord de l'Ontario afin d'en découvrir la valeur et de localiser une route de chemin de fer praticable. Les topographes voyagèrent de North Bay jusqu'aux eaux salines des basses terres de la baie James, parmi les régions les plus rocailleuses et les plus impitoyables qui soient au Canada. Ces recherches devaient non seulement donner forme à une route de chemin de fer viable, mais également à l'avenir du Nord de l'Ontario.

Ces experts décrivaient de vastes lopins de terres agricoles exceptionnelles, des gisements de minerais aux possibilités énormes et des forêts débordantes de pins, de sapins et d'érables. Ils en furent amenés à conclure que le Nord, alors nommé le « Nouvel Ontario », était une véritable mine d'or.

C'est donc ici que débute l'histoire d'Ontario Northland. Grâce à la construction d'une voie ferrée sur 114 kilomètres de distance, agrémentée d'un système de poteaux téléphoniques et télégraphiques, le Nouvel Ontario prend de l'ampleur à un rythme incroyable. On envisage d'abord utiliser le nouveau chemin fer pour favoriser la colonisation des terres agricoles de la région de Temiskaming. Puis, la découverte à Cobalt d'une énorme mine d'argent en 1903 vient réorienter cette vision. Cette découverte est bientôt suivie de celle de l'or à Porcupine et à Kirkland Lake, donnant lieu, en 1908, à la fondation de nouvelles villes et stations dont Englehard, Timmins, Matheson et Cochrane, au carrefour de la Transcontinental Railway. Vers l'est, la T. & N.O. Railway se rend même jusqu'aux mines d'or et de cuivre de Rouyn-Noranda, au nord-ouest du Québec.

Dans les années qui suivent, ce sont les télécommunications, les services d'autobus, les services aériens, le transport routier et enfin, les Services maritimes qui, à leur tour, jouent un rôle essentiel face à la croissance économique du Nord-est de l'Ontario et à l'amélioration de la qualité de la vie des gens qui y habitent.



Arès la Première guerre mondiale, soit en 1921, le chemin de fer reprend de nouveau la route vers le Nord, depuis Cochrane jusqu'à Moosonee, le long de la côte arctique de la baie James. La T. & N.O. donne lieu à la construction de deux importantes centrales électriques, dont une à Island Falls et l'autre à Fraserdale et plus tard, à des barrages plus modernes pour la Commission de l'énergie hydro-électrique de l'Ontario. En 1932, trente ans après avoir levé la première pelletée de terre rituelle annonçant la construction de la T. & N.O. près de North Bay, Monsieur le juge Latchford enfonce la légendaire pointe de fer à Moosonee.

Cette pointe de ultime fer qu'enfonce le juge Latchford constitue, en quelque sorte, les débuts de la T. & N.O. Railway Commission qui, plus tard, sera rebaptisée Ontario Northland Transportation Commission (ONTC) ou Commission de transport Ontario Northland (CTON). L'espace prévu au présent document ne nous permet pas de vous raconter toute l'histoire d'Ontario Northland. Par ailleurs, en jetant un regard sur l'année 1902, il est évident que qu'Ontario Northland fait déjà sa marque dans tout le Nord-est de l'Ontario.

De nos jours

Basée à North Bay, la CTON offre une variété de services de transport et de télécommunications. À titre « d'entreprise opérationnelle » de la province de l'Ontario, la Commission se veut un organisme de développement, favorisant une croissance économique durable au moyen de la mise en place et de l'exploitation de liens de transport et de communication, dont certains services mandatés par la province de l'Ontario.

Parmi les services non commerciaux ou mandatés de la ONTC, lesquels sont exploités principalement dans le Nord-est de l'Ontario, on compte le Northlander (service ferroviaire voyageurs entre Cochrane et Toronto), le Little Bear (service ferroviaire de marchandises et de voyageurs entre Cochrane et Moosonee), ainsi que le Polar Bear Express (excursions estivales entre Cochrane et Moosonee).

Ses services commerciaux de la ONTC comprennent les services ferroviaires de transport de marchandises, les services d'autobus et O.N.Telcom.

Au cours de l'année 2002, la Commission de transport Ontario Northland a poursuivi ses efforts face au Programme d'amélioration du service.

Les activités suivantes se sont déroulées en 2002 :

Février 2002

- Réception des réponses aux appels d'offre pour O.N.Telcom;
- Évaluation des réponses par rapport aux six objectifs d'amélioration du service; et
- Animation de discussions avec les intervenants intéressés à O.N.Telcom entre les mois de mars et de juin 2002;

Mars 2002

- Réception des réponses aux appels d'offre pour les Services ferroviaires; et
- Évaluation des réponses par rapport aux six objectifs d'amélioration du service entre les mois de mars et de juin 2002;

Avril 2002

- Transfert des actions de la Owen Sound Transportaion Company (OSTC) au ministère du Développement du Nord et des Mines.

Juin 2002

- Recommandations du Conseil d'administration de la CTON au ministère du Développement du Nord et des Mines sur les étapes suivantes du Programme d'amélioration du service Les six objectifs d'amélioration du service ont servi de base aux recommandations du Conseil.

Octobre 2002

- Présentation de l'étape suivante du procédé d'amélioration du service par le ministre du Développement du Nord et des Mines, dont :
 1. Négociations exclusives avec le Canadien National en matière de dessaisissement des Services ferroviaires; et
 2. Poursuite des efforts de création d'une coentreprise entre O.N.Telcom et un important fournisseur de services de télécommunications en vue d'améliorer le service.

Novembre et décembre 2002

- Négociations avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada pour le dessaisissement des Services ferroviaires;
- Poursuite des entretiens avec d'importantes entreprises de télécommunications; et
- Poursuite des améliorations du service à la clientèle des Services d'autobus.

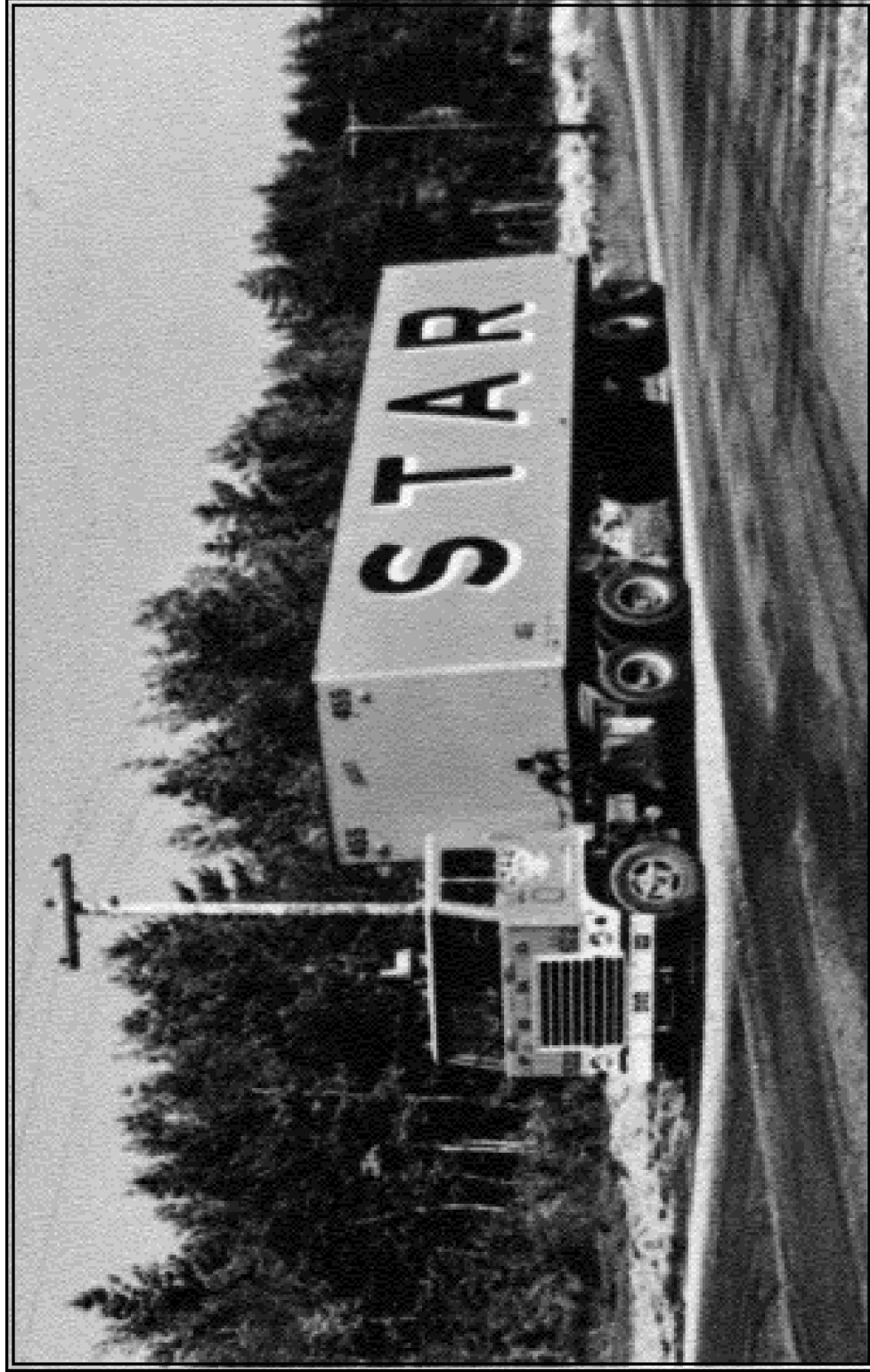


Royal Poulin, président du Conseil

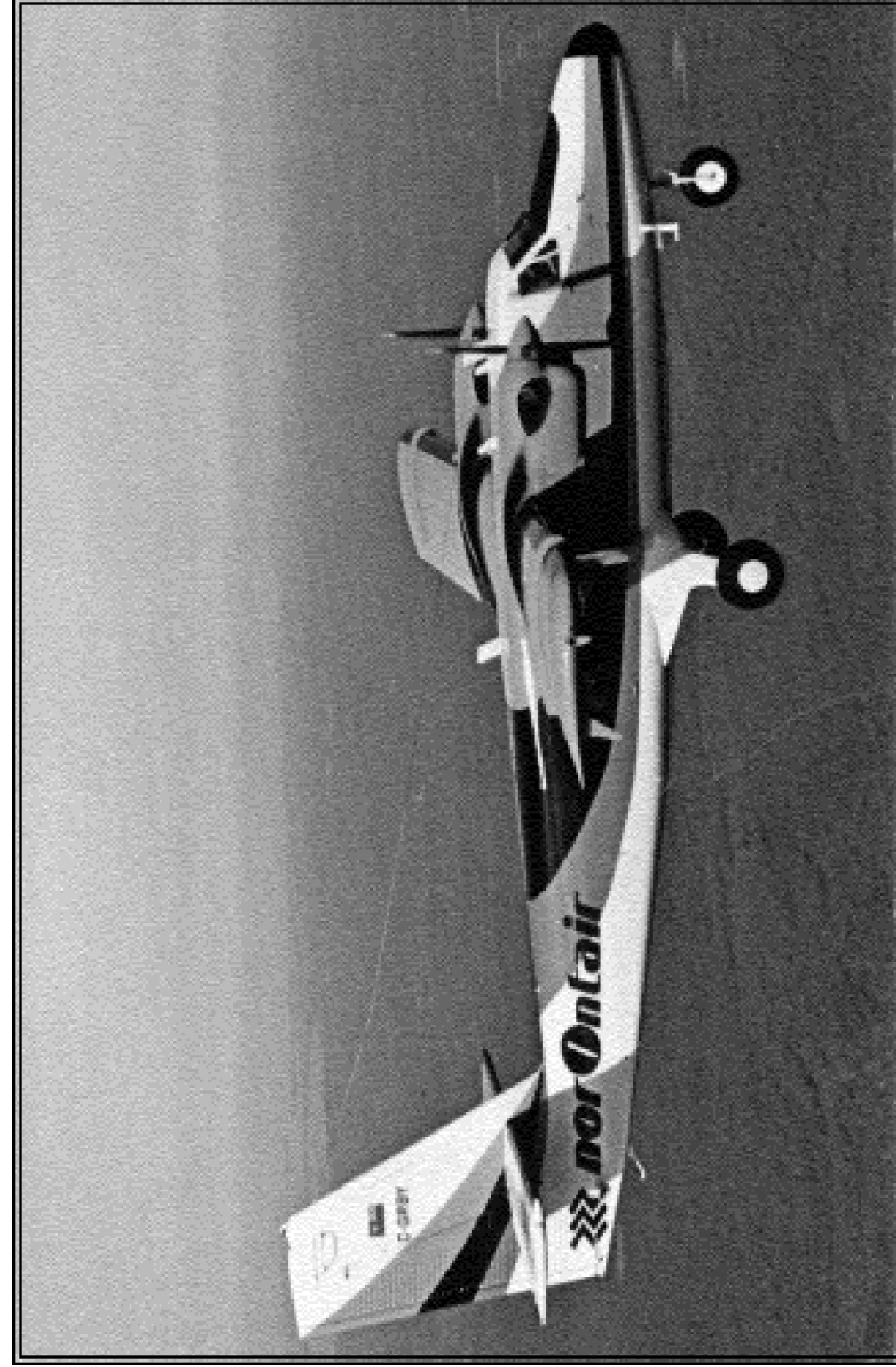
MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL



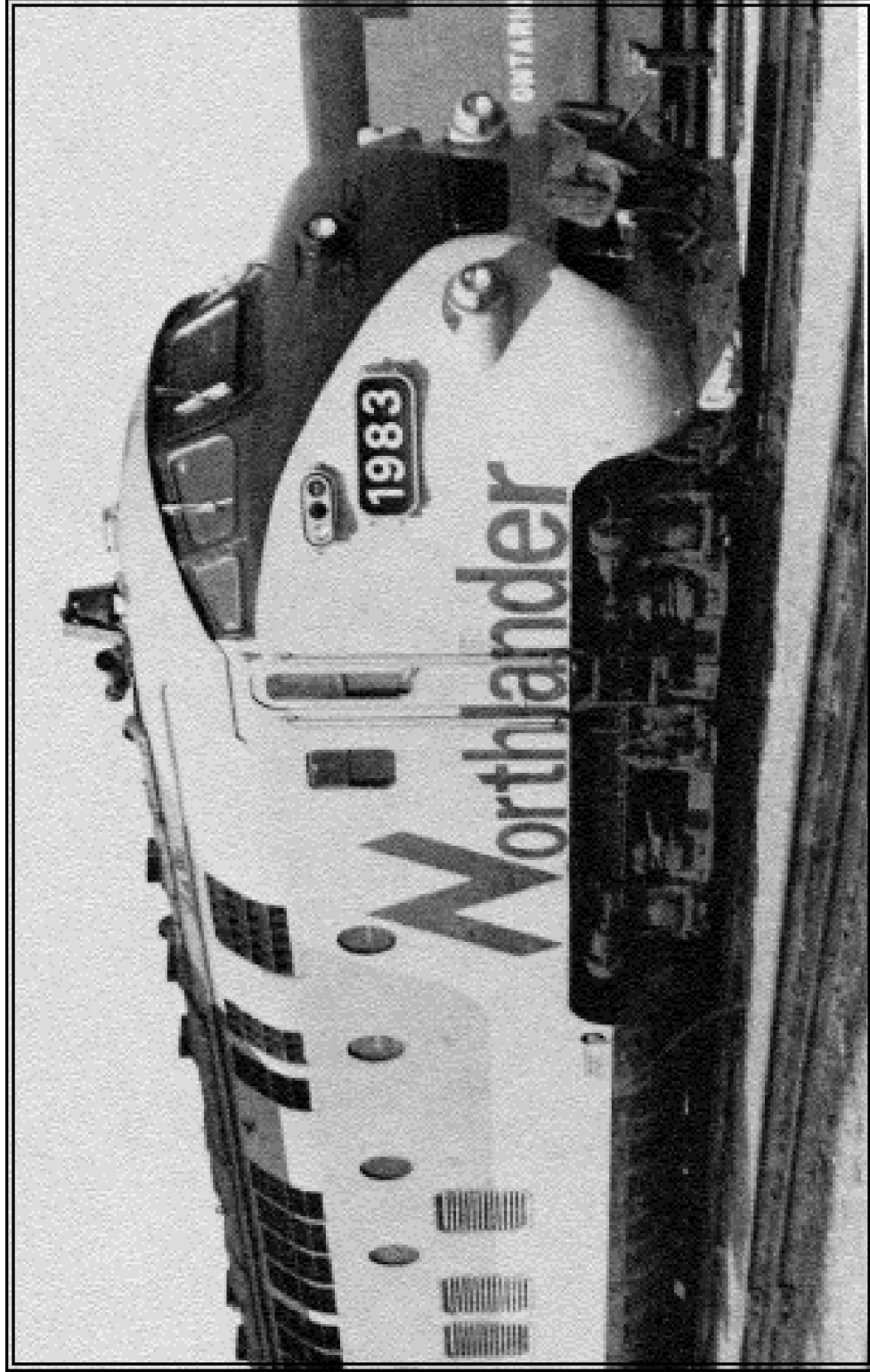
1949 : Modèle d'autobus Ontario Northland.



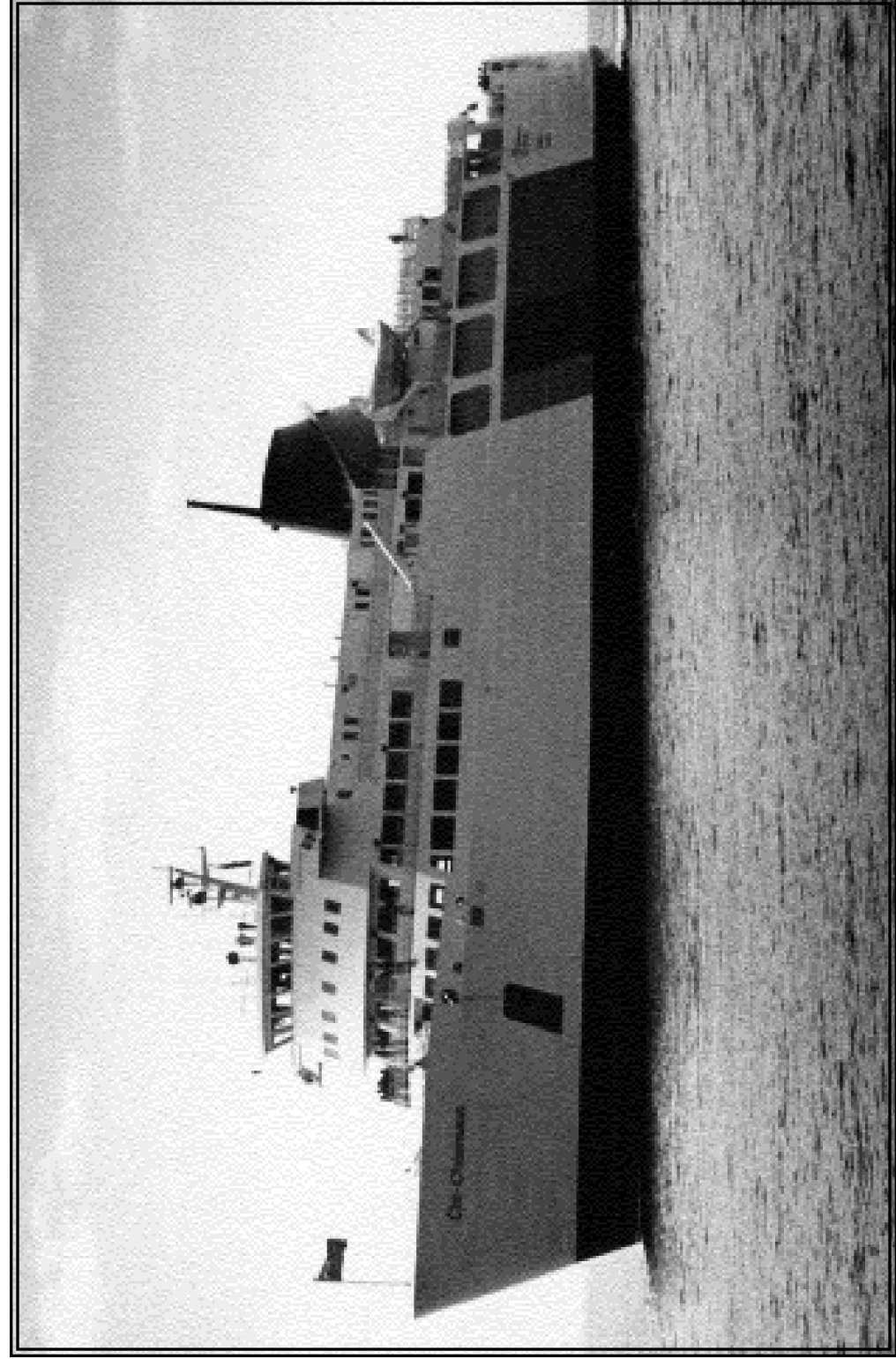
1971 : Star Transfer au service de l'industrie ontarienne.



1978 : Le Twin Otter de norOntair agrémenté d'un nouveau schéma de couleurs et de marques extérieures.



1980 : Le train Northlander entre Cochrane et Toronto.



1984 : Le M.S. Chi-Cheemaun termine dix ans de service entre Tobernory et South Baymouth.



1986 : Le Chief Commanda II sur le cours supérieur de la rivière des Français.

LES SERVICES

Ontario Northland

LES SERVICES D' AUTOBUS

Ce n'est qu'au milieu du 20e siècle que le développement d'autoroutes du Nord de l'Ontario finit par égaler celui des circuits ferroviaires pionniers du Nord. Grâce à l'acquisition de l'ancien Gray Coach Lines, Ontario Northland prend de l'avance au sein du marché des services d'autobus de Toronto à Sudbury et North Bay. Cette situation permet à cette division d'augmenter ses recettes à la baisse, d'explorer le potentiel que présentent les voyages forfaitaires dans le Nord et d'accroître le nombre de ses passagers.

- Rapport annuel de 1992



Description

Les Services d'autobus d'Ontario Northland exploitent un parc de 23 autobus interurbains, dont huit sont des autobus neufs de 55 sièges chacun et quatre sont accessibles en fauteuil roulant. Ils offrent un service à horaire fixe entre Toronto et le Nord-est de l'Ontario, allant jusqu'à North Bay, Sudbury et aussi loin que Hearst. Les services nolisés et de voyages forfaitaires sont offerts dans tout Canada et les États-Unis. Les services de messagerie par autocar (BPX) suivent le parcours des services d'autobus à horaire fixe. Grâce à des ententes avec d'autres transporteurs, les correspondances sont assurées d'un bout à l'autre du continent.

Les points saillants

Le programme de remplacement des autocars s'est poursuivi en 2002 avec l'achat de deux autocars de 55 sièges. Pour accroître les économies au sein de ce marché toujours en évolution, l'horaire de la route du Nord a été modifié.

Deux importantes présentations ont été effectuées au cours de l'année. La première fut à la Commission sénatoriale sur la décentralisation de l'industrie du transport par autobus au Canada. La seconde, portant sur le nouveau le système de billetterie au point de vente d'Ontario Northland, fut à l'Association canadienne de l'autobus, dans le cadre de l'assemblée générale annuelle de cet organisme. Nous prévoyons que le système de billetterie au point de vente améliorera grandement le service à la clientèle.

Les questions clés

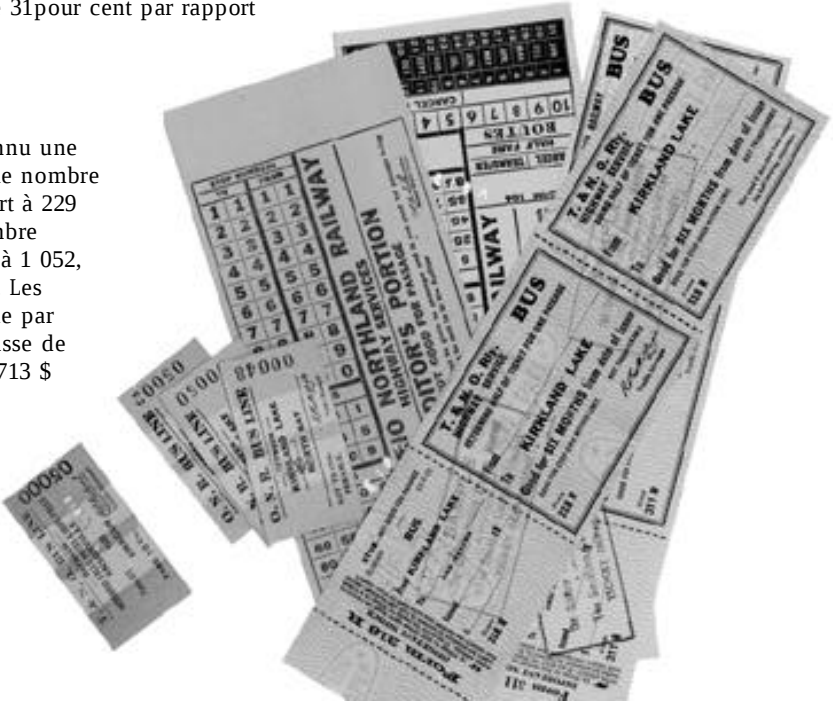
La gestion des besoins d'entretien d'un parc d'autobus en voie de vieillissement demeure un défi constant et ce, malgré le programme de remplacement des autocars en cours. Un incendie, engendrant la perte d'un autobus pendant l'année, a rendu la gestion du parc d'autocars d'autant plus difficile.

Les initiatives pour la sécurité

L'élaboration de nouvelles normes pour le Programme de gestion de la sécurité s'est poursuivie tout au long de l'année et les absences résultant de blessures se sont vues réduites de 31 pour cent par rapport à 2001.

Les objectifs de rendement

Les services à horaire fixe ont connu une hausse de 2,6 pour cent, portant le nombre de passagers à 235 759 par rapport à 229 680 en 2001. En revanche, le nombre d'affrètements est passé de 1 140 à 1 052, pour une baisse de 7,7 pour cent. Les recettes des services de messagerie par autocar (BPX) ont connu une hausse de 1,97 pour cent, passant de 1 157 713 \$ à 1 180 598 \$.



LES SERVICES CORPORATIFS

Des appels d'offres pour un édifice à bureaux à North Bay ont été déposés au début de l'année. ...Nous prévoyons déménager dans ce bâtiment à la fin de mars. Les dimensions de l'édifice sont les suivantes : 40 pi x 80 pi sur deux étages, avec sous-sol à l'épreuve du feu. Les murs extérieurs sont faits de pierre calcaire, tandis que les murs intérieurs sont en béton et la toiture est recouverte de tuiles.

- Rapport annuel de 1907

Ontario Northland

Description

Les Services corporatifs, constitués de huit services, forment le noyau administratif de la CTON.

Parmi les divers services et fonctions exploités par ce service, on compte : les services Financiers, d'où sont exécutées une foule de tâches dont la paie, la trésorerie, les comptes à payer et à recevoir, les budgets et la vérification; les Ressources humaines, offrant une vaste gamme de services au personnel, dont les avantages sociaux, la formation et le développement, la sécurité et les relations de travail; le Soutien informatique, responsable pour les systèmes informatiques de l'entreprise; la Planification et le Développement, dont les activités englobent la planification stratégique et des immobilisations, ainsi que les questions immobilières; les Affaires publiques qui gèrent l'ensemble des fonctions de communication, y compris les relations avec le public, les médias et les agences gouvernementales; les Achats, dont le rôle consiste aux achats, à l'aliénation des actifs, à la gestion et au contrôle des inventaires; les Services juridiques, responsables pour l'ensemble des questions juridiques, y compris l'assurance et la concession de licences, la préparation de documents et le contentieux; la Sécurité, chargée de la sauvegarde des éléments d'actif et des opérations de l'entreprise, ainsi que de celle des clients et du grand public.

Les points saillants

En plus de procurer une foule de services administratifs à la CTON, les Services corporatifs ont continué d'assister diverses personnes affairées au procédé d'élaboration du Programme d'amélioration du service, lequel comprend la transition de la OSTC d'une entreprise de la CTON à une entreprise opérationnelle du gouvernement de l'Ontario.

Parmi les points saillants de l'année, on compte la négociation de nouvelles ententes de crédit à court terme avec l'Office ontarien de financement (OOF). Les Services corporatifs se sont associés à l'OOF pendant le processus d'appels d'offres pour la prestation de services de garde de la caisse de retraite contributive de la CTON, et la prestation de services bancaires, pendant cinq ans, pour la Commission.

Sur le plan des technologies de l'information, ce service à poursuivi le développement un système de ventes de billets de passagers au point de vente. Il a également amorcé un procédé d'unification des serveurs en vue d'engendrer des économies d'un bout à l'autre de la CTON.

Les questions clés

Les Services corporatifs a persévéré dans ses efforts de réduction de pertes pour le personnel, le matériel et les procédés au moyen de programmes de sensibilisation sur la sécurité et la santé. Ils se concentrent également toujours sur l'augmentation de l'efficacité au travail. En plus de procurer des services essentiels, les Services corporatifs ont pris en charge certaines initiatives du Programmes d'amélioration du service.

Les initiatives pour la sécurité

L'élaboration de nouvelles normes pour le Programme de gestion de la sécurité a connu une avance pendant l'année et les absences résultant de blessures se sont vues réduites de 31pour cent par rapport à 2001.

Les objectifs de rendement

Dans l'ensemble, les résultats des divers centres de coûts qui composent les Services corporatifs ont été inférieurs de 14 pour cent aux prévisions budgétaires pour l'année.



LES SERVICES MARITIMES

Le Chief Commanda II des Services maritimes, exploité entre North Bay et le lac Nipissing, relie passagers et provisions à la rivière des Français.

Bien que ceci en était initialement le mandat, d'autres moyens de transport offrant l'accès à la partie supérieure de la rivière des Français ont fait que l'orientation du Chief Commanda II s'est vue modifiée à celle d'une embarcation touristique et de plaisance.

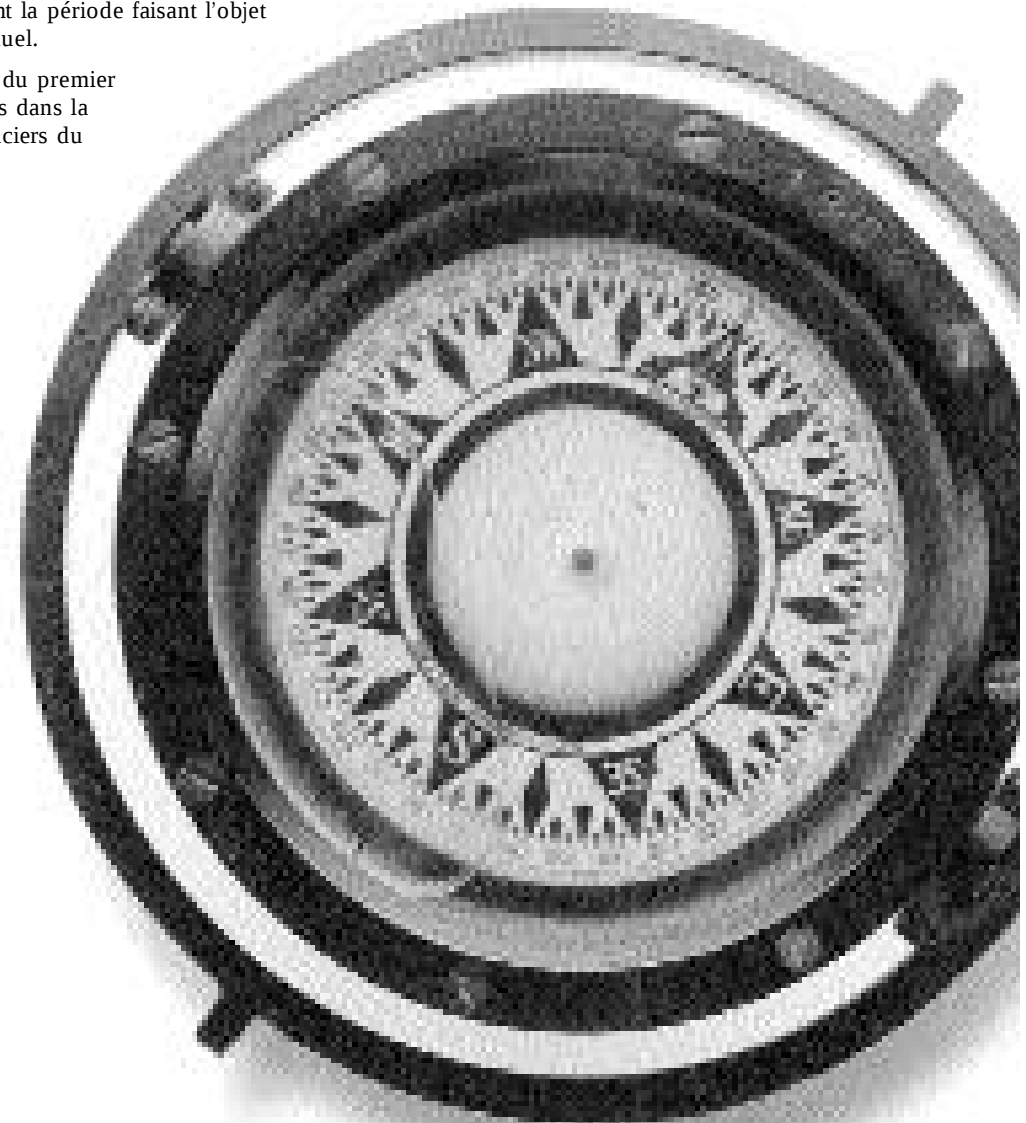
- Rapport annuel des 1985

Ontario Northland

Les Services maritimes d'Ontario Northland sont exploités par la Owen Sound Transportation Company (OSTC). Parmi les services qu'il assurent, on compte : le traversier Chi-Cheemaun entre Tobermory et South Baymouth; le service de barge entre Moosonee et Moose Factory, ainsi que le service de traversier de Pelee Island, exploité à contrat pour le ministère des Transports.

La Owen Sound Transportation Company s'est vue transformer en entreprise opérationnelle du gouvernement de l'Ontario. OSTC n'a exploité aucun vaisseau à titre de division de la CTON durant la période faisant l'objet de ce rapport annuel.

Le bilan financier du premier trimestre est inclus dans la section États financiers du présent rapport.



O.N.TELCOM

Juillet 1905 a vu la signature d'une entente ...pour la construction d'une ligne téléphonique interurbaine entre North Bay et New Liskeard. A l'épreuve du bruit, cette ligne ne présente pas plus d'interruptions que la plupart des autres lignes interurbaines de première classe. Des cabines téléphoniques standard ont été installées à Cobalt, Haileybury et New Liskeard et le raccordement se fait au moyen du système Bell de North Bay.

- Rapport annuel de 1906

Ontario Northland

Description

O.N.Telcom procure aux résidences et aux commerces situés dans les 85 marchés du Nord de l'Ontario, une gamme complète de services de télécommunications, dont : le service téléphonique local et interurbain, l'Internet, le cybercommerce, ainsi qu'une foule de solutions de technologie de l'information.

ONLink, le fournisseur de service Internet d'O.N.Telcom, offre des services fiables d'accès à Internet par câble et par ligne d'abonné numérique (DSL) à haute vitesse. Il offre également l'accès par ligne commutée dans tout le Nord-est de l'Ontario. Parmi la longue liste des services ONLink, on compte l'accès à Internet par ligne spécialisée, les applications Web et l'hébergement de messagerie électronique pour les clients de plus grande taille des secteurs public et privé.

Les points saillants

O.N.Telcom a connu cette année plusieurs défis, dont la concurrence dans son territoire du Nord de l'Ontario, le 1er janvier, ne fut pas le moindre. Le fournisseur de services de télécommunications s'est toutefois mérité plusieurs victoires importantes au cours de l'année, dans le cadre de sa stratégie de croissance et de diversification. Parmi celles-ci, on compte l'achèvement du projet de construction d'une installation en fibres optiques entre Sudbury et Saut Ste. Marie. Il a également décroché le contrat d'approvisionnement d'un système de téléphonie sur IP (protocole Internet) dans quatre hôpitaux du groupe Matheson/Iroquois Falls/Cochrane/Smooth Rock Falls (MICS).

En décembre, l'accréditation du personnel en matière de ventes et de mise en œuvre de solutions de téléphonie sur IP Cisco, a eu pour effet d'améliorer le service à la clientèle d'affaires.

Les questions clés

L'incertitude entourant les politiques de décentralisation du CRTC (Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes) affectent toujours O.N.Telcom. À cette incertitude universelle, s'ajoute le fait que le Nord n'a pas été épargné pendant le fléchissement global des ventes au sein des marchés de la technologie de l'information. En outre, la croissance de solutions de cybercommerce et de réseau s'est avérée bien inférieure aux attentes.

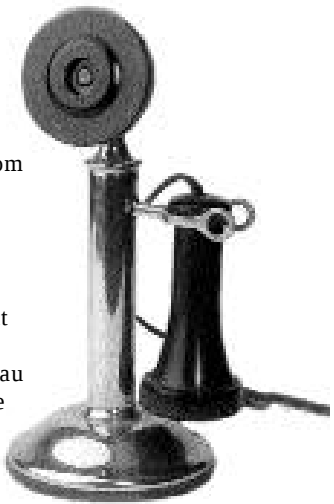
Les initiatives pour la sécurité

En termes de sécurité, O.N.Telcom a lancé, en janvier, un nouveau programme de reconnaissance pour la sécurité. Ainsi, aucune absence résultant de blessures n'a été enregistrée pendant l'année. Voilà des résultats très impressionnants !

Les objectifs de rendement

Après le lancement de son premier centre de service à la clientèle au comptoir à Timmins, la vitesse de réponse aux clients dans tous les centres d'appels O.N.Telcom demeure inférieure à 10 secondes et ce, dans 90 pour cent des cas. O.N.Telcom a également réussi à conserver une moyenne de 70 pour cent des parts du marché interurbain résidentiel pendant l'année et ce, malgré l'instabilité particulière l'ayant caractérisée.

Sur le plan financier, les recettes globales se chiffrent à 37,7 millions de dollars, soit 5,7 millions de dollars de moins que prévu au budget. Par ailleurs, les dépenses s'élèvent à 41,4 millions de dollars, ou 2,9 millions de dollars de moins que prévu au budget. Les recettes provenant de l'Internet dépassent les prévisions budgétaires de 600 000 \$, atteignant les 3,6 millions de dollars. Les recettes découlant de la location de circuits et de la vente d'équipements se chiffrent à 12,3 millions de dollars, soit 2,5 millions de dollars de moins que prévu au budget. Les pertes nettes, s'élevant à 3,7 millions de dollars, sont inférieures aux prévisions budgétaires de 2,8 millions de dollars.



LES SERVICES FERROVIAIRES

Les 24 et 25 juin 1957 marquent une percée pour la Ontario Northland Railway, alors que le dernier engin de traction à vapeur parcourt une dernière fois la voie ferrée avant d'être mis au rancart ...un grand nombre de spectateurs viennent assister à ce voyage d'adieu du dernier engin à vapeur.

- Rapport annuel de 1957

Ontario Northland

O.N.Rail

Description

O.N. Rail assure le transport aller-retour de minéraux, de produits forestiers, de produits chimiques, de pétrole et autres produits dans le Nord-est de l'Ontario et le Nord-ouest du Québec. Ce système ferroviaire, s'étendant sur 700 milles, est maintenu par la O.N. Rail. Il se raccorde au CN et la Ottawa Valley Railway à North Bay, au CN à Rouyn-Noranda et à la Algoma Central Railway Inc. à Hearst. Les ateliers ferroviaires de North Bay procurent divers services d'entretien et de révision du matériel roulant de la O.N. Rail. Ils effectuent également des travaux à forfait pour des clients externes au Canada et aux États-Unis.

Les points saillants

En 2002, O.N. Rail a lancé un programme sur cinq ans de remise à neuf de ses 27 trains de passagers et de restauration, à raison d'environ cinq trains par année.

La prestation de services essentiels de transport de marchandises et de passagers dans les régions isolées de Moosonee et Moose Factory constitue un élément important des responsabilités de la CTON dans le Nord-est de l'Ontario. En 2002, les efforts ininterrompus d'améliorations du service dans ces collectivités ont donné lieu à l'achèvement des travaux suivants : extension de la plate-forme de la gare de Moosonee; remplacement du ballast en gravier concassé par un ballast en pierres concassées sur les derniers 17 milles du parcours; introduction de wagons couverts, rail-route et d'autochargement.

O.N. Rail a poursuivi ses travaux d'entretien et d'amélioration des rails, remplaçant environ 56 000 traverses de chemin de fer.

Les questions clés

Le nombre total de chargements de wagons a atteint les 51 000 en 2002, pour une augmentation de 37 pour cent par rapport aux quatre années précédentes et ce, malgré les débats continus sur le bois de sciage de résineux aux États-Unis, une économie au ralenti et les interruptions de travail prolongées à la fonderie de la Noranda, à Rouyn-Noranda.

Tel que mentionné précédemment, divers défis indépendants de l'entreprise, ainsi que le ralentissement de l'économie ont eu des conséquences sur les recettes annuelles de O.N. Rail. Les recettes, s'élevant à 1,9 millions de dollars, sont donc inférieures à celles prévues au budget. En revanche, les dépenses se sont avérées inférieures de 1,9 millions de dollars à la perte budgétée. Dans l'ensemble, les bénéfices réalisés en 2002 rencontrent essentiellement les prévisions budgétaires.

Les initiatives pour la sécurité

La corporation et le personnel continuent de mettre l'accent sur la sécurité d'abord. Ainsi, les programmes de retour anticipé au travail ont réduit de 33 pour cent le nombre d'absences résultant de blessures.

Les objectifs de rendement

Au cours des derniers trois ans, plus de 200 000 traverses de chemin de fer ont été remplacées d'un bout à l'autre du système. En 2002, les trains de marchandises sont arrivés en dedans de 30 minutes de l'objectif fixé et ce, dans une mesure de 87,5 pour cent, tandis que le nombre moyen de voies ferrées au ralenti n'a été que de 3,3 pour cent, surpassant de 6 pour cent l'objectif fixé.



Services ferroviaires voyageurs

Description

Les Services ferroviaires voyageurs sont chargés de la conduite des trains entre Toronto et Moosonee, sur la rivière Moose et la baie James. Le Nortlander effectue le parcours entre Cochrane et Toronto, assurant la correspondance aller-retour en autobus à Hearst et à Timmins. Durant les mois d'été, le Polar Bear Express offre une excursion en train populaire entre Cochrane et Moosonee. Le Little Bear, un des derniers trains au Canada à offrir l'arrêt « sur demande », est constitué d'un train de voyageurs et de marchandises mixte, fonctionnant toute l'année sur la même voie ferrée que celle du Polar Bear Express.

Le Station Inn, un hôtel et un restaurant à service complet, est très fréquenté par les touristes durant les mois d'été.

Les points saillants

Afin de pouvoir miser plus d'efforts sur le service à la clientèle, la gestion des opérations ferroviaires voyageurs a été transférée au vice-président du Service du transport. Un nouveau directeur des Services ferroviaires voyageurs, situé à Cochrane, a été embauché au début de l'automne. Il se concentrera sur l'amélioration de la qualité et de la fiabilité des Services ferroviaires voyageurs.

Les questions clés

Le déclin de la population du Nord-est de l'Ontario, une économie affaiblie et les préoccupations mondiales face au terrorisme agissent sur l'industrie touristique.

Les initiatives pour la sécurité

L'expansion du système de gestion de la sécurité d'Ontario Northland s'est poursuivie tout au long de l'année, alors que les absences résultant de blessures se sont vues réduire de 31 pour cent par rapport à 2001.

Les objectifs de rendement

Dans l'ensemble, les recettes du trafic de voyageurs ont dépassé les prévisions budgétaires de 4 pour cent. Le nombre total de passagers pour les trois trains s'est vu passer de 72 707 à 80 066 (pour une augmentation annuelle de 1,7 pour cent, et de 10,9 pour cent sur cinq ans, entre 1997 et 2002). Le nombre de passagers du Nortlander est passé de 30 940 en 2001 à 31 673 en 2002.

Il y a eu une légère diminution du nombre de passagers à bord du Polar Bear Express (de 13 496 à 13 054). Par ailleurs, celui du Little Bear a connu une augmentation, passant de 34 271 à 35 054 passagers. Le taux d'occupation du Station Inn est à la hausse de 6 pour cent, atteignant les 43 pour cent en temps normal, et jusqu'à 94 pour cent pendant la période de pointe de juillet et août, alors que la saison d'activité du Polar Bear Express bat son plein.



Les membres de la Commission

R. Poulin – Président – Nipissing Ouest
(Du 19 avril 2000 au 2 juillet 2004)

V. Monestime Belter – Commissaire – Mattawa
(Du 3 juillet 1996 au 2 juillet 2004)

W.P. Clement – Commissaire – Sudbury
(Du 3 juillet 1996 au 2 juillet 2004)

S.L. Hacio – Commissaire – Thunder Bay
(Du 3 juillet 1996 au 2 juillet 2004)

B. Hopkins – Commissaire – Tobermory
(Du 25 février 1998 au 2 juillet 2004)

R. Lamb – Commissaire – Matheson
(Du 30 juin 1996 au 2 juillet 2004)

P. Lamont – Commissaire – North Bay
(Du 31 juillet 2002 au 30 juillet 2004)

L. Richards – Commissaire – Timmins
(Du 3 juillet 1996 au 2 juillet 2004)

R.J. Richardson – Commissaire – North Bay
(Du 30 juillet 1996 au 2 juillet 2004)
Décédé le 11 mai 2002

Les principaux administrateurs

R.F. Hains
Premier vice-président
Programme d'amélioration du service et Opérations

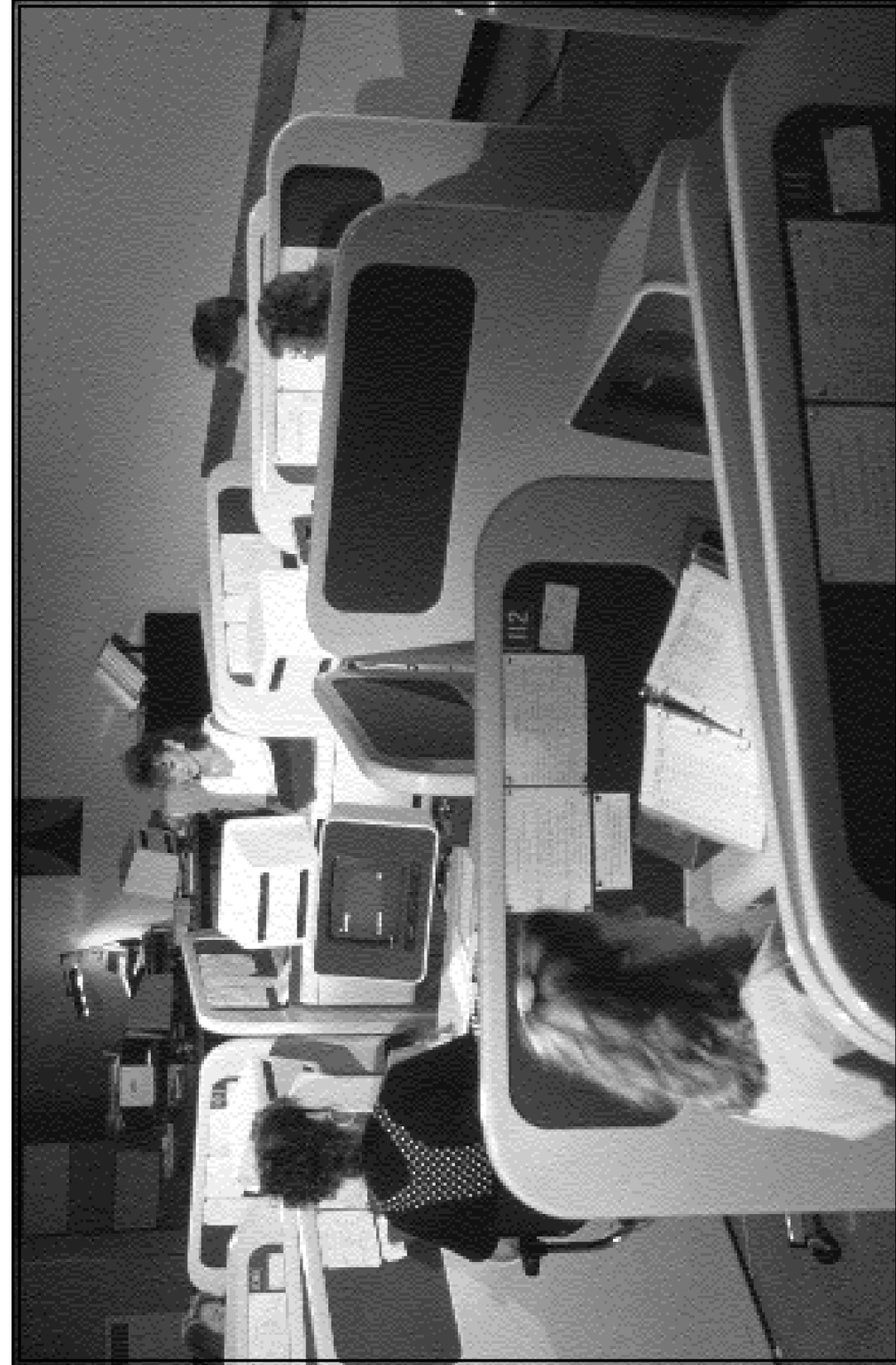
C.M. Boston
Vice-président
Stratégie de l'entreprise, Développement et Amélioration du service
(Nommé en mai 2002)

S.G. Carmichael
Vice-président
Transport ferroviaire

K. Donnelly
Vice-président
Finances et Administration

B.R. Wheeler
Vice-président
O.N. Telcom

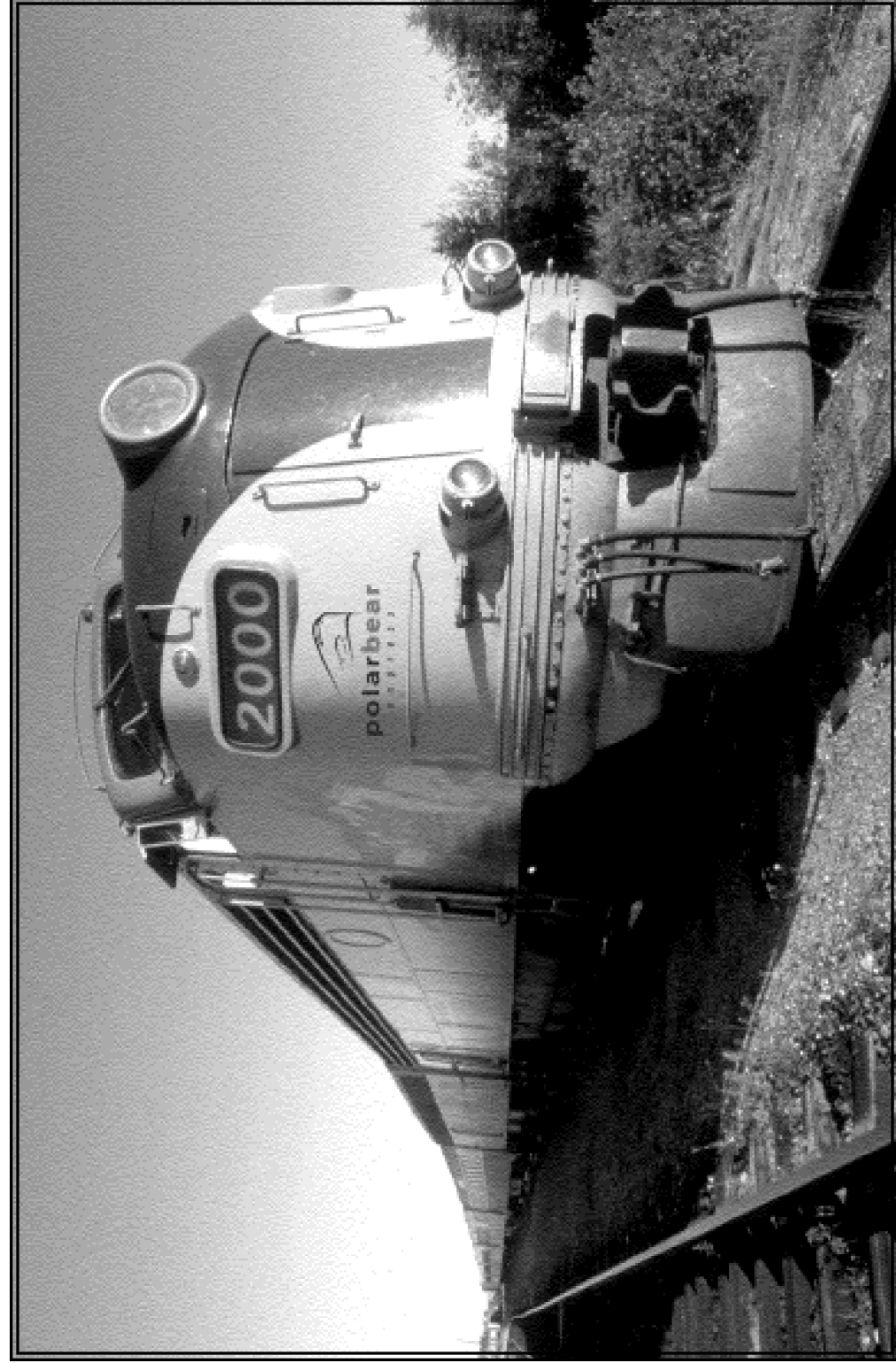
R.M. Thompson
Avoca



1991 : Les opérations O.N.Telcom.



1999 : Le Station Inn, situé à Cochrane, Ontario.



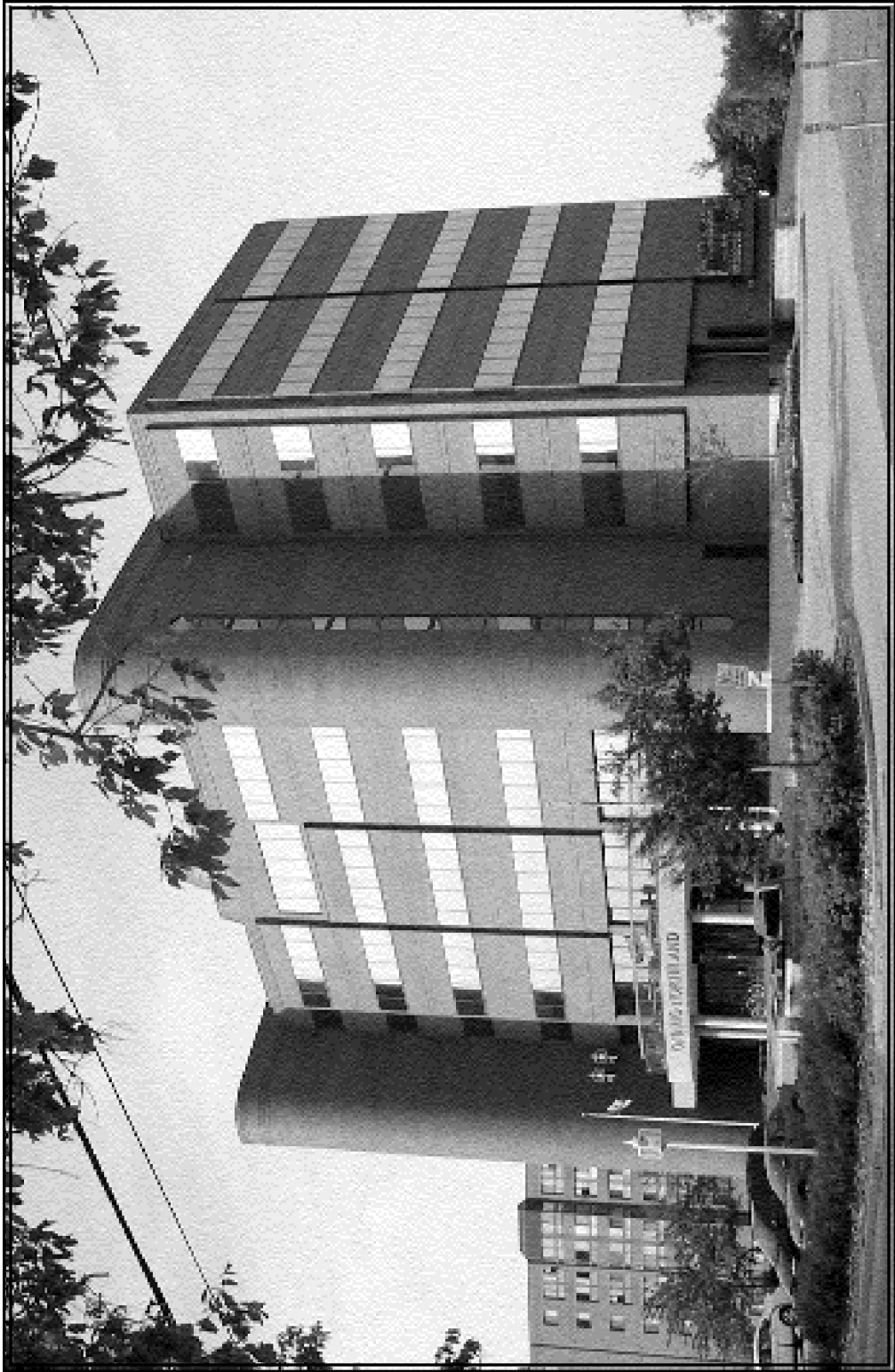
2001 : Le Polar Bear Express a fait connaître les basses terres de la baie d'Hudson à plus d'un demi million de voyageurs.



1999 : Nouveau schéma des couleurs et des marques extérieures de cette locomotive d'O.N.Rail.



2001 : Modèle d'autobus Ontario Northland.



2002 : Siège social de Ontario Northland à North Bay.

LES ÉTATS FINANCIERS

Ontario Northland

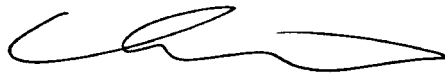
Résumé de la situation financière

En 2002, la Commission de transport Ontario Northland a encouru des pertes de l'ordre de 4,8 millions de dollars par rapport à des pertes de 2,6 millions de dollars en 2001. Au total et avant toutes activités abandonnées, le produit d'exploitation s'est vu diminuer d'environ 13 millions de dollars sur douze mois, cette diminution étant imputable, en grande partie, au secteur des télécommunications. En raison surtout d'une baisse des dépenses, la diminution du produit d'exploitation se situe à un peu plus de 11 millions de dollars. Ce chiffre s'explique par la diminution du produit d'exploitation du secteur des télécommunications qui vient de terminer sa première année de concurrence interurbaine dans son territoire habituel. Les résultats nets provenant de l'exploitation d'activités abandonnées ont également connu une diminution, ces activités n'ayant été exploitées que pendant le premier trimestre l'année en cours.

Du point de vue non opérationnel, les dépenses ont augmenté de presque 2 millions de dollars, surtout à cause d'une hausse des amortissements, occasionné par un surcroît d'acquisitions au cours des quelques dernières années. Les gains provenant de la vente d'immobilisations ont connu une baisse de 500 000 \$ suite à une réduction des activités dans ce domaine durant la dernière année. Les coûts reliés au Programme d'amélioration du service sont à la baisse d'environ 1,5 millions de dollars par rapport à 2001. Le ralentissement des activités dans ce secteur, en attendant les recommandations sur le procédé, aurait engendré décroissance progressive des dépenses.

Au bilan, le total de l'actif demeure essentiellement le même. Les baisses en matière de comptes à recevoir sont compensées par une augmentation de l'actif de prestations constituées et du fonds d'autoassurance, dont les primes ont fait l'objet d'une hausse au cours des dernières années. Du point de vue du passif et de l'équité, l'obligation découlant des prestations non liées à la pension et aux comptes à payer a augmenté. Cette augmentation a par ailleurs été compensée par la diminution des dettes à long terme et, bien sûr, de l'équité provenant des pertes pendant l'année en cours.

Les états financiers présentés dans ce rapport sont fondés sur les données disponibles au moment de sa préparation.



K. Donnelly, vice-président
Finances et Administration

Responsabilité de la direction

La direction de la Commission de transport Ontario Northland veille à l'intégrité et à la présentation fidèle des états financiers consolidés et de tous les autres renseignements présentés dans le présent rapport annuel. Les états financiers consolidés ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus. Il va sans dire que la direction doit faire preuve d'un certain discernement et présenter la meilleure valeur estimée pendant la préparation des états financiers, surtout lorsqu'il est impossible de définir, en toute certitude et avant le prochain exercice, certaines transactions pouvant affecter la période comptable en cours. L'ensemble des renseignements présentés dans ce rapport annuel est conforme aux états financiers consolidés.

La Commission maintient divers systèmes de contrôle comptable interne en vue d'assurer, de manière raisonnable, l'exactitude et la fiabilité des renseignements fournis, la comptabilisation adéquate de l'actif et du passif, ainsi que la protection des éléments d'actif de la société.

Le comité de la vérification et des finances de la Commission a examiné les états financiers et ceux-ci ont été approuvés par le Conseil d'administration des commissaires. Ces états financiers, dont le rapport est présenté ci-après, ont de plus été vérifiés par le Vérificateur provincial de l'Ontario.



R.R. Poulin
Président du Conseil et chef de la direction intérimaire



Roy Hains
Premier vice-président
Programme d'amélioration du service et Opérations

North Bay, Ontario
Le 4 avril 2003

Rapport du vérificateur

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

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Ontario Northland Transportation Commission pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2002, ainsi que les états consolidés des placements par la province de l'Ontario, des bénéfices non répartis et de l'évolution de l'encaisse pour l'exercice se terminant à cette date. La responsabilité de ces états financiers consolidés incombe à la direction de la Commission. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers consolidés en nous fondant sur notre vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers consolidés. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers consolidés. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

À mon avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Commission pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2002, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de l'encaisse pour l'exercice se terminant à cette date, selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.



J.R. McCarter, CA
Vérificateur provincial adjoint

Toronto, Ontario
Le 4 avril 2003

Bilan consolidé

(en milliers de dollars)

31 décembre	2002	2001
Actif		
Actif à court terme		
Débiteurs (Note 3)	20 190 \$	21 733 \$
Inventaire (Note 1)	10 668	11 875
Frais payés d'avance	357	236
	31 215	33 844
Fonds d'auto assurance (Note 2)		
- Valeur marchande 5 489 \$; (2001 - 4 291 \$)	5 474	4 176
Immobilisations (Annexe 1) (Note 1)	256 963	255 493
Activités abandonnées (Note 13)	-	1 524
Actifs au titre des prestations constituées (Note 4)	131 530	130 174
	425 182 \$	425 211 \$
Passif et Avoir de la Province de l'Ontario		
Passif à court terme		
Emprunts bancaire et découvert de banque (Note 3)	17 248 \$	14 324 \$
Créditeurs et frais courus	23 537	24 320
Versement sur la dette à long terme (Note 5)	2 223	2 111
Revenus reportés	285	208
	43 293	40 963
Activités abandonnées (Note 13)	-	238
Provision pour fonds d'auto-assurance (Note 2)	5 474	4 176
Dette à long terme (Note 5)	28 478	30 771
Obligation au titre des prestations constituées (Note 4)	53 720	51 326
	130 965	127 474
Éventualités / Engagements (Note 8)		
Avoir de la province de l'Ontario		
Placement de la Province de l'Ontario	66 743	65 414
Bénéfices non répartis	227 474	232 323
	294 217	297 737
	425 182 \$	425 211 \$

Approuvé au nom de la Commission:



Président du Conseil et chef
de la direction intérimaire



Premier vice-président
Programme d'amélioration du service et Opérations

État consolidé du placement de la Province de l'Ontario

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2002	2001
Solde, début d'exercice		
Placement net en valeurs immobilisées	16 465 \$	11 578 \$
Placement net autre qu'en capital-actions (Note 5)	48 949	48 949
	65 414	60 527
Variations nettes pendant l'année		
Contributions de la Province de l'Ontario	3 398	5 647
Remboursements	(1 426)	-
Amortissement	(643)	(760)
	1 329	4 887
Solde, en fin d'exercice		
Placement net en valeurs immobilisées (i)	17 794	16 465
Placement net autre qu'en capital-actions	48 949	48 949
	66 743 \$	65 414 \$

(i) Du solde en fin d'exercice, \$Nil (1 373 000 \$ - en 2001) se rapportent à l'exploitation des Services maritimes, identifiés comme étant des activités abandonnées (voir note 13).

État des résultats et bénéfices non répartis consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2002	2001
Revenus (Annexe 2)	131 453 \$	144 959 \$
Dépenses (Annexe 2)	117 805	129 394
	13 648	15 565
Autres revenus et dépenses d'exploitation		
Amortissement (Annexe 2)	14 191	12 964
Intérêts débiteurs (Annexe 2)	2 260	2 233
Placement et autres revenus	(44)	-
Profit sur la vente d'immobilisations (Annexe 2)	(166)	(697)
	16 241	14 500
Dépenses nettes		
(Perte) bénéfice avant les éléments suivants:	(2 593)	1 065
Coût du programme d'amélioration du service (Note 1)	(2 309)	(3 865)
Activités abandonnées (Note 13)	53	233
	(4 849)	(2 567)
Perte nette pour l'exercice	232 323	234 890
Bénéfices non répartis, en début d'exercice		
	227 474 \$	232 323 \$

État du flux de trésorerie consolidé

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2002	2001
Liquidités provenant des (utilisées par les)		
Activités d'exploitation		
Perte nette de l'exercice avant les activités abandonnées	(4 902) \$	(2 800) \$
Postes ne comportant aucun mouvement d'encaisse		
Amortissement (Annexe 2)	14 191	12 964
Profits sur la vente d'immobilisations (Annexe 2)	(166)	(697)
Recouvrement des dépenses liées au régime de retraite et autres régimes	2 681	(1 315)
	11 804	8 152
Variation des postes hors liquidités		
Débiteurs	1 543	9 588
Inventaire	1 207	(2 074)
Frais payés d'avance	(121)	73
Créditeurs et frais courus	(783)	2 275
Revenus reportés	77	(138)
Activités abandonnées (Note 13)	54	251
	13 781	18 127
Activités d'investissement		
Augmentation des immobilisations	(17 001)	(22 878)
Produits de la vente d'immobilisations	722	1 145
Diminution des autres éléments d'actif	(105)	(107)
	(16 384)	(21 ,840)
Activités de financement		
Diminution de la dette à long terme (Note 5)	(2 181)	(1 937)
Contributions de la province de l'Ontario	3 398	5 647
Emprunts bancaire et découvert de banque	2 924	1 465
Autres éléments de passif	(1 538)	(1 462)
	2 603	3 713
Variation des espèces et quasi-espèces au cours de l'exercice	-	-
Espèces et quasi-espèces, en début d'exercice	-	-
Espèces et quasi-espèces, en fin d'exercice	- \$	- \$
Présentation d'information supplémentaire du flux de trésorerie: Intérêts payés au cours de l'exercice et inclus dans la perte nette	2 260 \$	2 233 \$

Annexe des immobilisations consolidées

Annexe 1

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2002		2001	
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Services ferroviaires				
Voies	206 561 \$	75 490 \$	131 071 \$	126 517 \$
Bâtiments	36 223	13 133	23 090	23 627
Équipement	75 346	36 495	38 851	40 967
Travaux en cours	2 353	-	2 353	1 225
Télécommunications				
Équipement	130 652	80 851	49 801	50 089
Bâtiments	3 760	1 665	2 095	2 097
Travaux en cours	844	-	844	2 146
Services d'autobus				
Autobus	8 975	3 672	5 303	4 839
Travaux en cours	-	-	-	510
Services maritimes (Moosonee)				
Navires	385	294	91	101
Travaux en cours	264	-	264	32
Développement				
Terrains et bâtiments	5 345	2 795	2 550	2 693
Terrains détenus pour revente	650	-	650	650
	471 358 \$	214 395 \$	256 963 \$	255 493 \$

Annexe des revenus et des dépenses d'exploitation consolidés
Annexe 2

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2002	2001
Services ferroviaires		
Revenus de ventes (Note 12)	62 929 \$	63 091 \$
Remboursement du gouvernement (Note 6)	19 927	14 529
Revenus d'exploitation	82 856	77 620
Dépenses d'exploitation	68 110	66 816
Bénéfice d'exploitation	14 746	10 804
Amortissement	7 116	6 622
Profit sur vente d'immobilisations	(87)	(76)
Intérêts débiteurs	1 769	1 877
Bénéfice d'exploitation	5 948	2 381
Télécommunications		
Revenus de ventes (Note 7)	37 745	56 743
Dépenses d'exploitation	35 387	47 200
Bénéfice d'exploitation	2 358	9 543
Amortissement	6 014	5 344
Perte sur vente d'immobilisations	1	-
(Perte) bénéfice d'exploitation	(3 657)	4 199
Services d'autobus		
Revenus de ventes	10 090	9 819
Dépenses d'exploitation	8 934	8 247
Bénéfice d'exploitation	1 156	1 572
Amortissement	528	514
Perte sur vente d'immobilisations	55	-
Bénéfice d'exploitation	573	1 058
Services maritimes (Moosonee)		
Revenus de ventes	124	146
Government reimbursement (Note 6)	73	65
Revenus d'exploitation	197	211
Dépenses d'exploitation	191	206
Bénéfice d'exploitation	6	5

Annexe des revenus et des dépenses d'exploitation consolidés
Annexe 2 (suite)

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2002	2001
Contrats de services aériens		
Dépenses d'exploitation	-	263
Perte d'exploitation	-	(263)
Propriétés à louer		
Revenus de ventes	565	566
Dépenses d'exploitation	314	403
Bénéfice d'exploitation	251	163
Amortissement	49	107
Profit sur la vente d'immobilisations	(135)	(621)
Bénéfice d'exploitation	337	677
Administration		
Dépenses d'exploitation	4,869	6 259
Perte d'exploitation	(4 869)	(6 259)
Amortissement	484	377
Intérêts débiteurs	491	356
Perte d'exploitation	(5 844)	(6 992)
Total d'exploitation		
Revenus de ventes	111 453	130 365
Remboursement du gouvernement (Note 6)	20 000	14 594
Revenus d'exploitation	131 453	144 959
Dépenses d'exploitation	117 805	129 394
Bénéfice d'exploitation	13 648	15 565
Amortissement	14 191	12 964
Profit sur vente d'immobilisations	(166)	(697)
Intérêts débiteurs	2 260	2 233
(Perte) bénéfice d'exploitation (i)	(2 637) \$	1 065 \$

(i) Note: Les chiffres ci-dessus sont en vigueur avant les coût relatifs au programme d'amélioration du service (Note 1) et aux activités abandonnées (Note 13).

Sommaire des principales conventions comptables

31 décembre, 2002

Nature des activités	La Commission de transport Ontario Northland, une entreprise exploitée par le gouvernement de l'Ontario, offre une variété de services commerciaux et non-commerciaux, y compris le transport ferroviaire de marchandises et de passagers, d'autobus, et les télécommunications.
Continuité de l'exploitation	Ces états financiers ont été préparés en fonction d'une entité en pleine activité. Au 4 décembre 2000, la Commission acceptait les recommandations issues d'un Programme d'amélioration du service, exécuté par une firme de consultant indépendante. Le 13 décembre 2000, le Ministère du Développement du Nord et des Mines a accepté les recommandations de la Commission et a enjoint celle-ci d'entamer la mise en oeuvre de ces recommandations en deux étapes, dont: La première étape, telle que stipulée par le ministre, comporte: - la cession de O.N.Telcom - la cession ou la location à bail du Cochrane Station Inn - la réorganisation des exploitations maritimes de la C.T.O.N. (Owen Sound Transportation Company, Limited) en un organisme distinct, dont l'exploitation s'effectuerait à partir de Owen Sound (Note 13) - des améliorations aux services d'autobus - la mise en valeur des créneaux touristiques dans la région desservie par le Polar Bear Express La deuxième étape, telle que stipulée par le ministre et entamée à l'été 2001, comporte: - l'étude de diverses options pour la cession du service marchandises ferroviaire d'Ontario Northland et - la diversification des modes de prestation du service des trains voyageurs Northlander, Little Bear et Polar Bear Express. En date de la préparation des états financiers, la mise en oeuvres de ces mesures se poursuit. Par ailleurs, ces états financiers ne tiennent pas compte des ajustements requis aux éléments d'actif et de passif de la Commission, tels que les coûts de restructuration et la révélation appropriée découlant de la mise en oeuvre de l'une ou de plusieurs des mesures ci-dessus. A l'exception de Moosonee, les Services maritimes ont été cédés à la Province de l'Ontario par l'entremise d'une vente d'actions de la Owen Sound Transportation Company Limited, en date du 1er avril 2002. Ceci s'applique également à l'exploitation du traversier de l'île Pelée.

Sommaire des principales conventions comptables

31 décembre, 2002

Avantages sociaux futurs	Depuis le 1er janvier 2000, la Commission a adopté les recommandations du chapitre 3461 du Manuel de l'Institut des Comptables Agréés, intitulé « Les avantages sociaux futurs ». Ces nouvelles recommandations ont été mises en oeuvre rétroactivement, sans redressement. Les bénéfices non répartis au début de l'exercice ont été redressés pour tenir compte de l'effet sur les exercices antérieurs.
Régime de retraite	La Commission maintient un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés. Selon ce régime, les obligations sont déterminées selon la méthode de répartition des prestations qui reflètent le montant estimatif des prestations futures pour les services rendus à ce jour. Les actifs du fonds de pension sont mesurés à la valeur marchande. L'actif au titre des prestations constituées ou l'obligation ainsi que les charges sont déterminés annuellement par des actuaires indépendants conformément aux normes actuarielles reconnues qui tiennent compte des meilleures estimations de la direction.
Autres régimes	La Commission offre à ses employés des avantages sociaux après la retraite, tels qui couvre l'assurance-vie de groupe, les soins de santé, l'assurance invalidité à long terme et l'indemnité d'accident du travail par l'entremise de régime à prestations déterminées. Les coûts associés à ces avantages sociaux futurs sont déterminés à l'aide d'une évaluation actuarielle, employant une méthode de répartition des prestations au prorata des services, et en fonction des hypothèses actuarielles, la Commission comptabilise les avantages de la rémunération des travailleurs de cette façon. De plus, à titre d'employeur de catégorie 2 en vertu du Workplace Safety and Insurance Board (WSIB), la Commission reconnaît les avantages de la rémunération en fonction de la comptabilité d'exercice en utilisant les calculs actuariels fournis par le WSIB pour les avantages en vigueur, les avantages non encore accordés et les coûts administratifs chargés.
Principes de consolidation	Les présents états financiers consolidés ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive soit: Ontario Northland International Consulting Services Inc, O.N. Tel Inc., Star Transfer Limited, Air-Dale Limited et Nipissing Central Railway Company.
Vacances	Les vacances ne sont pas courues, mais elles sont plutôt inscrites comme charge dans l'exercice où elles sont prises.

Sommaire des principales conventions comptables

31 décembre 2002

Reconnaissance du revenu	Les revenus du transport sont généralement comptabilisés lorsque la cargaison arrive à destination, ou lorsque la cargaison est transférée à un autre transporteur s'il y a plus d'un transporteur. Les autres revenus sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés à l'exception des remboursements du gouvernement fédéral. Les remboursements reçus suite à la vérification annuelle des pertes sont comptabilisés selon la méthode de caisse. Les avances reçues du gouvernement avant que les pertes finales soient établies sont comptabilisées selon la méthode d'exercice. Les ajustements pour les revenus des appels interurbains sont comptabilisés lorsque ces montants peuvent être déterminés de façon raisonnable. (voir note 7)																
Inventair e	À l'exception des rails usagés, tous les matériaux et fournitures sont évalués au coût moyen. Les rails usagés sont évalués à la valeur comptable non amortie déterminée lors de la mise hors service.																
Immobilisations et amortissement	Les immobilisations sont présentées au coût d'acquisition. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire basée sur la durée d'utilisation prévue des éléments d'actif. Les durées d'utilisation prévues dans le cas des principales catégories d'immobilisations sont les suivantes : <table><tr><td>Voies ferrées - principales et secondaires</td><td>20 à 50 ans</td></tr><tr><td>Locomotives à moteur diesel.....</td><td>25 ans</td></tr><tr><td>Wagons.....</td><td>33 ans</td></tr><tr><td>Bâtiments</td><td>50 ans</td></tr><tr><td>Équipements de télécommunication</td><td>15 ans</td></tr><tr><td>Véhicules</td><td>3 ans</td></tr><tr><td>Matériel informatique.....</td><td>5 ans</td></tr><tr><td>Autobus</td><td>12 ans</td></tr></table> La province de l'Ontario rembourse la Commission pour certains frais d'immobilisations destinées à des activités désignées « non commerciales » par la province. La Commission comptabilise ces immobilisations au coût d'acquisition, en ajoutant un crédit compensatoire au surplus de l'investissement net en capital-actions (Province de l'Ontario). L'amortissement annuel de ces immobilisations est comptabilisé à titre de réduction du surplus d'investissement nets en capital-actions. (voir page 4)	Voies ferrées - principales et secondaires	20 à 50 ans	Locomotives à moteur diesel.....	25 ans	Wagons.....	33 ans	Bâtiments	50 ans	Équipements de télécommunication	15 ans	Véhicules	3 ans	Matériel informatique.....	5 ans	Autobus	12 ans
Voies ferrées - principales et secondaires	20 à 50 ans																
Locomotives à moteur diesel.....	25 ans																
Wagons.....	33 ans																
Bâtiments	50 ans																
Équipements de télécommunication	15 ans																
Véhicules	3 ans																
Matériel informatique.....	5 ans																
Autobus	12 ans																
Fonds d'auto-assurance	L'actif du fonds d'auto-assurance est présenté au coût d'acquisition.																
Impôts sur le revenu	A titre d'entreprise exploitée activement par la province de l'Ontario, la Commission et ses filiales en propriété exclusive sont exonérées de l'impôts sur le revenu. Par conséquent, ces états financiers ne présentent aucune provision pour impôts.																
Utilisations d'estimations	La préparation d'états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada, exige que la direction fasse des estimations et des hypothèses qui peuvent affecter les montants d'actifs, de passifs, de revenus et de dépenses précisées pendant la période de déclaration. Les résultats réels pourraient donc différer des montants estimés par la direction.																

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

31 décembre 2002

1. État du Programme d'amélioration du service	Au cours de l'année d'exercice 2002, la Commission a poursuivi certaines démarches visant à mettre en pratique quelques-unes des recommandations du Programme d'amélioration du service. Parmi ces démarches, on compte le désinvestissement dans la Owen Sound Transportation Company, Limited (OSTC), en date du 1er avril 2002, la réception et l'évaluation de propositions au sein des divisions des Services ferroviaires et des Télécommunications, ainsi que la mise en place d'un projet d'entreprise de la ISG (Internal Solutions Group). Au début de 2003, la Commission a proposé ses recommandations au gouvernement de l'Ontario y compris le ministre du Développement du Nord et des Mines pour son approbation. Puisque les conséquences de cette décision sont encore inconnues et que le pouvoir ultime pour implanter les recommandations revient au gouvernement de l'Ontario, ces états financiers ne présentent aucun ajustement ou l'information additionnelle requis pour les actifs et les passifs reliés aux divisions de Services ferroviaires et de Télécommunications si les recommandations sont approuvées. En se conformant aux recommandations présentées au Programme d'amélioration du service, la Commission à encouru des frais de consultation et des frais légaux de 2309 000 \$ (3 865 000 \$ en l'an 2001) pour la mise en œuvre de ces recommandations pendant l'année. Si ces coûts ne sont pas compensés par le produit de déinvestissements futurs, la Commission entend faire une demande de remboursement de ces coûts auprès du ministère du Développement du Nord et des Mines. Aucune de ces deux options n'est certaine et par conséquent, ces coûts sont enregistrés comme une charge dans l'exercice où ils sont encourus. Le montant cumulatif dépensé depuis le commencement du Programme d'amélioration du service au cours de l'exercice 2000 est de 6 786 000 \$.
2. Fonds d'auto-assurance	La Commission adopte une politique d'auto-assurance pour les dommages occasionnés par le déraillement de matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Les contributions annuelles versées à ce fonds d'auto-assurance comprennent une prime payée par la Commission au montant de 100 000 \$, en plus des revenus d'intérêts sur placements gagnés sur l'actif de ce fonds. Les actifs du fonds comprennent des placements dans des débentures du gouvernement fédéral et provincial au montant de 5 474 000 \$ (2001 - 3 929 000 \$) et la Commission a chargé un montant additionnel de 1 000 000 \$ (2001 - 2 000 000 \$) au fonds d'exploitation au cours de l'exercice. Les obligations mentionnées ci-dessus comportent des taux d'intérêts annuels d'entre 5,0 % et 14,0 %. Les dates d'échéance de ces placements s'étendent du 1er juin 2003 jusqu'au 2 juin 2009.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

31 décembre 2002

3. Marge de crédit

La Commission détient une marge de crédit auprès d'une banque à charte canadienne dont les intérêts sont calculés en utilisant le taux préférentiel moins 0,5 %. Le montant maximal autorisé par l'institution financière sur cette marge de crédit est 12 000 000 \$. Vers la fin de l'année d'exercice 2001, la Commission négociait une nouvelle marge de crédit d'exploitation renouvelable de 5 000 000 \$ auprès de l'Office ontarien de financement. Ces facilités de crédit doivent être employées pour solder les comptes mensuels des Services ferroviaires. Parmi les prêts et découverts bancaires à la fin de l'exercice, on compte les prélèvements sur les marges de crédit d'exploitation de 17 000 000 \$ (11 921 000 \$ en l'an 2001). La garantie additionnelle au titre de l'entente de facilités de crédit avec la banque à charte canadienne constitue un compte à recevoir.

Au début de janvier 2002, la Commission négociait une nouvelle marge de crédit d'exploitation de 20 000 000 \$ auprès de l'Office ontarien de financement. Cette marge de crédit d'exploitation a été accordée à la Commission moyennant les conditions suivantes, stipulées dans l'entente : que les facilités de crédit supplémentaires servent à rembourser la demande de marge de crédit d'exploitation susmentionnée auprès de la banque à charte canadienne et qu'elles servent à financer les coûts du Programme d'amélioration du service. Le montant maximal de cette facilité de crédit a été augmenté de 2 000 000 \$ à la fin de l'exercice 2002.

4. Avantages sociaux futurs

La Commission agit en tant qu'administrateur de son régime de retraite contributif, lequel couvre pour tous les employés permanents. Les actifs du régime de retraite sont principalement des constitués de placements à long terme et immobiliers, de débentures corporatives et gouvernementales, lesquels sont choisis par des investisseurs professionnels.

Dans l'obligation au titre des prestations constituées, qui figure dans le passif, il y a les avantages reliés à la rémunération des travailleurs s'élevant à 12 608 000 \$ (12 165 000 \$ en l'an 2001). Ce montant provient des plus récents calculs actuariels fournis par l'Agence pour la santé et la sécurité au travail au 31 décembre 2001. L'évaluation au 31 décembre 2002 n'était pas disponible à la date de la préparation des états financiers. La direction est d'avis que le solde au 31 décembre 2002 ne comportera pas de différences significatives.

a. Actifs au titre des prestations constituées

	2002	2001
Obligations au titre des prestations constituées	349 450 000 \$	336 934 000 \$
Juste valeur des actifs des régimes	407 558 000	437 013 000
Surplus	58 108 000	100 079 000
Actifs au titre des prestations constituées		
- début d'exercice	130 174 000	124 724 000
Recouvrement	1 251 000	5 343 000
Cotisations	105 000	107 000
Actifs au titre des prestations constituées		
- en fin d'exercice	131 530 000 \$	130 174 000 \$

Notes to Consolidated Financial Statements

31 décembre 2002

4. Avantages sociaux futurs (suite)

b. Obligation au titre des prestations constituées

	2002	2001
Obligations au titre des prestations constituées	42 047 000 \$	40 353 000 \$
Juste valeur des actifs des régimes	-	-
Déficit	42 047 000	40 353 000
Passif au titre des prestations constituées		
- début d'exercice	51 326 000	48 760 000
Dépense	3 932 000	4 028 000
Cotisations	(1 538 000)	(1 462 000)
Passif au titre des prestations constituées		
- en fin d'exercice	53 720 000 \$	51 326 000 \$

c. Composantes de la charge nette de retraite (recouvrement)

	2002	2001
Coût des services rendus	6 806 000 \$	6 652 000 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	21 978 000	21 144 000
Rendement prévu des actifs du régime	(30 912 000)	(33 332 000)
Amortissement net pour l'exercice	877 000	193 000
	(1 251 000) \$	(5 343 000) \$

d.Composantes de la charge nette au titre des autres régimes

	2002	2001
Coût des services rendus	1 207 000 \$	1 458 000 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 725 000	2 570 000
	3 932 000 \$	4 028 000 \$

e. Moyenne pondérée des hypothèses

Taux d'actualisation - régime de retraite	6,50	6,50
Taux d'actualisation - autres régimes	6,75	6,75
Taux de rendement à long terme des actifs du régime	7,25	7,50
Taux de croissance hypothétique de la rémunération	4,00	4,00
Taux d'augmentation des frais médicaux	4,50 % à 9,0 %	4,50 % à 9,0 %

Notes to Consolidated Financial Statements

31 décembre 2002

5. Dette à long terme

	2002	2001
Prêt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,64 %, remboursable par versements mensuels de 43 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1er mai 1998, pour une période de 10 ans.	2,374,000 \$	2,745,000 \$
Prêt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,60 %, remboursable par versements mensuels de 156 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1 janvier 2000, pour une période de 15 ans.	16,358,000	17,293,000
Prêt de de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 6,37 %, remboursable par versements mensuels de 109 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1er septembre 1999, pour une période de 15 ans.	10,809,000	11,419,000
Actif financé par le vendeur, ne portant aucun intérêt et remboursable sur 8 ans, conformément aux conditions du contrat d'achat.	1,160,000	1,425,000
	30,701,000	32,882,000
Moins - portion courante	2,223,000	2,111,000
	28,478,000 \$	30,771,000 \$

Pendant l'exercice financier 2001, la Commission a reclassé un emprunt non productif d'intérêts de 35 208 000 \$ à la province de l'Ontario, sans modalités de remboursement précises, puis redressé les chiffres correspondants des exercices précédents et ce, pour être en accord avec la manière dont l'emprunt est présenté dans les états financiers consolidés de la province de l'Ontario. En reconnaissance de l'aspect « prêt à des conditions de faveur » de l'entente, la province l'a classée à titre de placement en actions dans la Commission.

Les paiements exigibles au cours des cinq prochains exercices et par la suite s'élèvent à:

2003	2 223 000 \$
2004	2 345 000
2005	2 471 000
2006	2 607 000
2007	2 750 000
Par la suite	18 305 000
	<u>30 701 000 \$</u>

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

31 décembre 2002

6. Remboursement du gouvernement

Conformément au mémorandum d'interprétation établi entre la Commission et le ministère du Développement du Nord et des Mines, certaines des exploitations de la Commission ont été désignées non commerciales. La Commission et le Ministère ont conclu des ententes annuelles qui fixent le montant de la contribution que la province de l'Ontario fournira à chaque exercice. En 2002, le gouvernement provincial a entièrement dédommagé la Commission pour les pertes encourues sur le service de train de passager, lesquelles ont été constituées en grande partie par l'augmentation notée dans le tableau ci-dessous.

En vertu de l'article 270 de la Loi sur les chemins de fer, une partie de la perte d'exploitation du service de train de passagers entre North Bay et Toronto est remboursée par l'Office national des transports du Canada. Le gouvernement fédéral a révoqué la Loi sur les chemins de fer et l'a remplacée par la Loi canadienne du transport. Les négociations entre la Commission et Transport Canada ont pris fin en 1996. Le montant annuel du remboursement a été fixé à 2 500 000 \$ sur une période de 5 ans, prenant fin en 2001. Une entente temporaire a été conclue en 2002 afin de renouveler l'entente initiale mentionnée ci-dessus aux mêmes conditions jusqu'en juin 2003.

Les détails du remboursement du gouvernement sont les suivants:

	2002	2001
De la province de l'Ontario:		
Chemin de fer - Services aux passagers et ligne de Moosonee	17 427 000 \$	12 029 000 \$
Services maritimes (Moosonee)	73 000	65 000
Activités abandonnées (Note 13)	928 000	1 570 000
	18 428 000	13 664 000
De Transport Canada:		
Opérations courantes	2 500 000	2 500 000
	20 928 000 \$	16 164 000 \$

La Commission compte sur ces remboursements pour poursuivre ses opérations non commerciales.

7. Revenus de télécommunications

La division des télécommunications de la Commission a conclu un contrat d'utilisation avec Bell Canada permettant des échanges de service relativement aux communications passant par les réseaux de ces deux entreprises. Au cours de l'exercice 2002, les tarifs d'accès chargés par le Local Exchange Carriers sont provisoires d'une décision du CRTC vers la fin de 2001, et ils ne seront pas finalisés par le CRTC avant quelque temps en 2003. Conformément aux conventions comptables de la Commission, tous rajustements de recettes ou de coûts, qu'ils soient positifs ou négatifs, doivent être comptabilisés pendant l'année où ils sont connus et estimables.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

31 décembre 2002

8. Éventualités / Engagements

Certaines demandes en dommages et intérêts ont été déposées contre la Commission. Quoi qu'il en soit, ces dommages ne peuvent être estimés présentement. La Commission est de plus d'avis que ces réclamations pourraient être sans fondement ou qu'elles pourraient être couvertes au titre d'une assurance quelconque, une fois la franchise de 2 000 000 \$ appliquée. En cas de pertes, une fois le montant établi, il pourrait être imputé aux opérations.

En 1998, une réclamation de 3 000 000 \$ a été présentée à l'Agence nationale de transport pour le remboursement partiel de la réduction de la valeur du matériel roulant associé aux trains de passagers. Ne pouvant pas, pour l'instant, déterminer la probabilité de succès de cette réclamation, nous n'avons pas comptabilisé la somme correspondante dans les présents états financiers.

La Commission a signé des contrats de location-exploitation reliés principalement aux véhicules de transport ferroviaire, à l'équipement informatique, au matériel roulant et autres. La direction est d'avis que, dans l'ensemble, les frais annuels qui découlent de ces contrats de location-exploitation n'affectent pas la Commission de façon significative.

La Commission est également liée par certaines ententes de sécurité d'emploi pour un nombre important de ses employés syndiqués.

9. Instruments financiers

Les instruments financiers de la Commission sont composés de l'encaisse et de placements à terme du fonds d'auto-assurance, des comptes à recevoir, d'emprunts bancaires et de découverts en banque, des comptes à payer et des dettes à long terme. À moins d'avis contraire, la direction est d'avis que ces instruments financiers n'exposent nullement la Commission à des risques considérables sur le plan des taux d'intérêts, de change ou de crédit.

10. Transactions entre apparentés

Au cours de l'année, la Commission a facturé le fonds de retraite contributif de l'ONTC la somme de 296 000 \$ (493 000 \$ - 2001) en frais de soutien financier et administratif.

11. Données comparatives

Lorsque requis, les données des années précédentes ont été reclassées en vue d'être conformes aux données de l'exercice en cours.

12. Dépendance économique

Au cours de l'année 2002, 47 % des recettes de la division des Services ferroviaires (45 % en l'an 2001) provenaient de trois clients majeurs.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

31 décembre 2002

13. Activités abandonnées

La Commission a mis en œuvre un des éléments de la Phase 1 des recommandations du Programme d'amélioration du service, soit la réorganisation de l'Owen Sound Transportation Company, Limited (OSTC), filiale à part entière de la Commission. Cette réorganisation entrain en vigueur le 1er avril 2002, suite à la vente d'actions de la OSTC à la province de l'Ontario et ce, sans apport, gain ni perte pour la Commission. Les opérations de l'île Pelée ont de plus été assumées par la OSTC.

Les données financières choisies en rapport avec les Services maritimes sont les suivantes :

	2002	2001
Services maritimes (Owen Sound)		
Sales revenue	2 000 \$	5 669 000 \$
Remboursement du gouvernement (Note 6)	928 000	1 570 000
Revenus d'exploitation	930 000	7 239 000
Dépenses d'exploitation	929 000	7 302 000
Bénéfice (perte) d'exploitation	1 000	(63 000)
Amortissement	1 000	4 000
Bénéfice net (perte nette) d'exploitation	-	(67 000)
Services maritime (Pelee Island)		
Revenus de ventes	583 000	4 269 000
Dépenses d'exploitation	530 000	3 969 000
Bénéfice net (perte nette) d'exploitation	53 000	300 000
Bénéfices nets provenant d'activités abandonnées	53 000 \$	233 000 \$

Les actifs et passifs des Services maritimes au 31 décembre 2001 était les suivants:		
	2002	2001
Actif à court terme	- \$	40 000 \$
Immobilisations	-	1 484 000
	- \$	1 524 000 \$
Passif à long terme inclu a l'obligation au titre des prestations constituées	- \$	238 000 \$

Les flux de trésorerie des Services maritimes sont les suivants:		
	2002	2001
Activités d'exploitation	54 000 \$	251 000 \$
Activités d'investissement	-	-
Activités de financement	-	-

Rapport sur les employés dont le salaire excède 100 000\$

31 décembre 2002

Nom	Poste	Salair e	Avantages sociaux imposables
R M Thompson	Avocat	125 133 \$	809 \$
S G Carmichael	Vice-président - Services de transport	122 772 \$	809 \$
B R Wheeler	Vice-président - O.N. Telcom	122 772 \$	809 \$
R S Hutton	Président intérimaire	116 544 \$	755 \$
S D Gowlett	Agent de train	114 376 \$	112 \$
K Donnelly	Vice-président - Finance et administration	112 046 \$	732 \$
M Marshall	Mécanicien	108 675 \$	112 \$
L Y Picard	Agent de train	108 666 \$	112 \$
B R Hofferd	Mécanicien	103 867 \$	112 \$
G Seguin	Mécanicien	102 864 \$	112 \$
D Church	Agent de train	102 250 \$	112 \$
D Wood	Mécanicien	101 657 \$	112 \$
B Lacharity	Agent de train	101 466 \$	112 \$
K O'Grady	Mécanicien	101 141 \$	112 \$

Préparé sous la Loi sur la divulgation des traitements dans le secteur Public, 1996