



Un organisme du gouvernement de l'Ontario

Commission de transport Ontario Northland
Rapport annuel 2020-2021

Contents

Remerciements—3
Message du président —4
Message de la présidente-directrice générale—5
Vision, mission, valeurs et mandat —6
Mandat—7
Gouvernance —7
Structure hiérarchique—7
Membres de la Commission—7
Dirigeants principaux—8
Comités de la Commission—8
Personnel —8
Introduction—9
Faits saillants de 2020 2021—9
Points saillants du rendement—10
Faits saillants financiers—15
Rapport sur le plan d'activités—16
Bilan de l'année—17
Gestion des risques—26
Indicateurs de rendement clés—29
Ratio de recouvrement des coûts—29
Ponctualité—30
Satisfaction de la clientèle à l'égard des services du Polar Bear Express—31
Nombre de colis transportés par autocar—32
Fréquence des accidents avec arrêt de travail parmi les employés—33
Minutes perdues à cause des limitations de vitesse—34
Tonnes-milles payantes—35
États financiers—36

Remerciements

Nous tenons à souligner l'importance des terres sur lesquelles la Commission de transport Ontario Northland (CTON ou Ontario Northland) mène ses opérations. Nous le faisons pour réaffirmer notre engagement et notre responsabilité à l'égard de l'amélioration des relations entre Ontario Northland et les peuples et les communautés autochtones afin d'améliorer notre connaissance et compréhension des peuples autochtones locaux et de leurs cultures respectives. Nous sommes déterminés à respecter les traités et autres engagements qui ont été pris en favorisant la réconciliation et la collaboration.

Message du président

Notre mandat consiste à fournir des services de transport efficaces, sûrs et fiables dans le Nord de l'Ontario, et je ne pourrais être plus fier du fait qu'Ontario Northland s'est acquittée de cet engagement au cours du dernier exercice.

L'adversité, même si elle est difficile et éprouvante, peut apporter de la clarté et contribuer à la solidité du caractère. La pandémie de coronavirus (COVID 19) a mis en lumière la nature essentielle des services offerts par Ontario Northland aux entreprises, aux gens et à l'économie du Nord de l'Ontario. Nos clients du transport ferroviaire de marchandises dépendent de nous pour transporter leurs marchandises à destination et en provenance de la région; l'absence de transport se traduirait par la perte d'emplois. Les passagers qui utilisent nos autocars et le Polar Bear Express nous font confiance pour assurer leur sécurité lorsque nous les transportons à l'école, à des rendez-vous médicaux et au travail. Les petites entreprises ont compté sur nous pour livrer des colis, et les clients de nos services de fret se sont fiés à nous pour avoir accès aux chaînes d'approvisionnement mondiales afin qu'eux aussi puissent garder leurs entreprises ouvertes.

Nos employés ont réagi rapidement et de manière professionnelle, accordant la priorité à la sécurité de nos passagers, de nos clients et des communautés que nous servons. À une époque où une grande partie du monde s'est immobilisé, on comptait sur nous comme l'une des rares entreprises qui a continué de fonctionner pour assurer le transport des personnes et des biens qu'il était nécessaire de déplacer pour des raisons essentielles.

J'espère que notre raison d'être et notre réponse pendant cette période ne seront pas oubliées; que tous les intervenants comprennent la nature essentielle des services de transport d'Ontario Northland alors que nous nous dirigeons vers la reprise économique et le rôle important que nous jouerons à cet égard.

Je me sens privilégié de pouvoir présenter le rapport annuel d'Ontario Northland. Le rapport résume nos réalisations et les progrès faits au cours de la dernière année par rapport à nos engagements visant à offrir de meilleurs services de transport. Ces efforts ont été guidés par notre mandat de fournir des services de transport efficaces, sécuritaires et fiables dans le Nord de l'Ontario tout en bâtissant une organisation solide et durable.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Tom Laughren', with a stylized flourish extending from the end.

Tom Laughren

Message de la présidente-directrice générale

Pendant la majeure partie de la période sur laquelle porte ce rapport annuel d'Ontario Northland, notre pays et notre industrie ont dû faire face à des défis sans précédent. En tant que personnes et en tant qu'organisation, nous avons changé notre façon de voyager, de travailler et de vivre. Alors que notre province était aux prises avec la pandémie de COVID 19, notre objectif était de maintenir les chaînes d'approvisionnement ouvertes, de protéger nos employés, nos passagers et les communautés que nous servons, y compris de nombreuses communautés autochtones qui dépendent de nos services, et de continuer d'offrir des services de transport sécuritaires et fiables pour les déplacements essentiels. Je tiens à souligner avec fierté la réponse compatissante et compétente de nos employés pendant cette période.

Nous avons poursuivi l'important travail d'amélioration de notre réseau de transport. Nous y sommes parvenus en obtenant du nouvel équipement, en améliorant l'infrastructure et en réparant les ponts et les voies ferrées, ce qui est essentiel à la circulation en toute sécurité et efficace des personnes et des marchandises. Nous avons étendu les services de transport en autocar dans le Nord-Ouest de l'Ontario grâce à une nouvelle connectivité assurée par le service à Thunder Bay et à Winnipeg. L'expansion de ces services en mai 2020, pendant la pandémie de COVID 19, témoigne de l'importance du service qu'Ontario Northland offre aux habitants du Nord de l'Ontario.

En avril 2020, la surveillance d'Ontario Northland a été transférée du ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines au ministère des Transports (MTO). La nouvelle structure hiérarchique assure l'harmonisation d'Ontario Northland avec les services de transport provinciaux. Un nouveau protocole d'entente entre le MTO et la CTON a été établi en septembre 2020 et a jeté les bases d'une relation productive et positive.

Alors que nous nous tournons vers la phase de reprise suite à la pandémie de COVID 19 en partenariat avec la province, nous continuerons de tirer parti des occasions de promouvoir les services de transport pour les passagers et les entreprises dans le Nord de l'Ontario. Ces services relient les communautés, accroissent la sécurité routière, réduisent les émissions de gaz à effet de serre et contribuent à une économie du Nord plus forte en fournissant des liens comme élément essentiel de la chaîne d'approvisionnement. En unissons nos efforts, nous pouvons bâtir un Nord de l'Ontario abordable, accessible et dynamique, ayant une économie durable et un environnement sain.

Notre organisation est reconnue pour sa riche histoire, sa résilience et sa philosophie d'amélioration continue. Bâtir un avenir plus solide et plus dynamique pour le transport dans le Nord continuera d'être notre priorité et de servir de base à notre planification. Nous sommes passionnés par l'excellence du service à la clientèle, la mise en œuvre de technologies novatrices, la modernisation de notre infrastructure, la recherche de gains d'efficacité et le renforcement de notre culture de sécurité. Nous accomplissons ce travail en raison du grand impact qu'a Ontario Northland sur les gens et les entreprises du Nord de l'Ontario. Nous avons tracé une voie solide pour nous assurer que nos services essentiels sont valorisés et intégrés et contribuent à la prospérité dans toute la région.



Corina Moore

Vision, mission, valeurs et mandat

Vision

Ontario Northland demeurera le chef de file du transport dans le Nord de l'Ontario. L'entreprise propose des solutions de transport efficaces, appréciées et vitales, y compris un service de transport ferroviaire de passagers et de marchandises, un service de transport en autocar, un hôtel-boutique dans une gare (l'hôtel Cochrane Station Inn), ainsi que des services de remise à neuf et de réparation des wagons de passagers, des wagons de marchandises et des locomotives.

Nous nous concentrerons sur l'excellence, l'innovation et la collaboration dans le cadre de nos activités et parmi nos employés. Nous mettrons en place des pratiques commerciales financièrement avantageuses, nous continuerons de progresser dans le contexte d'une culture d'amélioration continue et nous amplifierons l'efficacité et l'efficacité de nos activités pour garantir la viabilité d'Ontario Northland.

En tant qu'employés, nous serons fiers de notre travail et du milieu où celui-ci se déroule. Nous favoriserons une culture axée sur la communication ouverte, l'équité, la diversité et la créativité, ce qui nous permettra d'aller de l'avant en tant qu'effectif et organisme bien en place et appréciés.

Mission

Voici notre devise : Des voyageurs et marchandises en circulation. Une entreprise en progression. À titre d'organisme de la Couronne, Ontario Northland appuie et favorise le développement économique, la création d'emplois et la viabilité communautaire partout dans le Nord de l'Ontario.

Nos services de transport vitaux favorisent l'accès au travail, aux soins de santé et aux établissements d'enseignement, ainsi que la circulation des marchandises et la prestation des services dans le Nord de l'Ontario et entre cette région et d'autres régions un peu partout en Amérique du Nord.

Ontario Northland joue un rôle crucial dans la croissance et la prospérité du Nord de l'Ontario, et sa capacité d'assurer l'interconnectivité avec d'autres moyens de transport partout dans la province, dont des services de transport de passagers (Metrolinx) et de fret (chemin de fer de catégorie 1) qui comptent sur Ontario Northland comme élément clé de la chaîne d'approvisionnement, est attestée.

Valeurs

Lorsqu'ils choisissent d'incarner ces valeurs, les employés d'Ontario Northland assument collectivement l'obligation redoublée de contribuer à la concrétisation de solutions de transport efficaces et appréciées au cours des 100 prochaines années.

Nos valeurs comprennent :

- la responsabilisation;
- la satisfaction de la clientèle;
- un milieu d'équipe et de travail positif;
- la sécurité;
- l'amélioration continue.

Mandat

Le mandat d'Ontario Northland est de fournir des services de transport efficaces, sûrs et fiables dans le Nord de l'Ontario.

Gouvernance

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

Ontario Northland rend compte au ministre des Transports de l'exécution de son mandat et de l'exécution des rôles et responsabilités de la Loi sur la CTON. Ses membres sont nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil et passent par le processus de candidature que le Secrétariat des nominations a adopté.

Structure hiérarchique

La présidente-directrice générale relève de la Commission, composée d'un président et de membres qui sont tous nommés par le gouvernement de l'Ontario. La Commission rend des comptes au président de la Commission, qui rend compte au ministre des Transports, le ministre responsable de la surveillance d'Ontario Northland.

Membres de la Commission

Thomas Laughren, Timmins, président
(nomination le 11 mars 2018; mandat de trois ans)
Rémunération de 0 \$

Debra Sikora, Guelph
(nomination le 18 mai 2017; le mandat s'est terminé le 18 mai 2020)
Rémunération de 0 \$

Lillian Trapper, South Porcupine
(nomination le 7 mars 2018; le mandat s'est terminé le 6 mars 2021)
Rémunération de 1 000 \$

Ila Watson, Sault Ste. Marie
(nomination le 11 mars 2018; le mandat s'est terminé le 10 mars 2021)
Rémunération de 2 500 \$

RJ Falconi, Bradford
(nomination le 9 janvier 2020; mandat de deux ans)
Rémunération de 5 500 \$

Randy Nickle, Kenora
(nomination le 6 décembre 2019; mandat de deux ans)
Rémunération de 2 300 \$

Doug Bender, Black River-Matheson
(nomination le 7 mars 2021; mandat de trois ans)
Rémunération de 0 \$

Le montant combiné de la rémunération de toutes les personnes nommées s'élevait à 11 300 \$ durant l'exercice 2020 2021

Dirigeants principaux

Corina Moore – présidente-directrice générale
Drew Duquette – vice-président, Transports
Chad Evans – vice-président, Services généraux
Donna Jaques – conseillère juridique

Comités de la Commission

La Commission de transport Ontario Northland a mis sur pied les trois comités suivants pour faciliter la surveillance et la gouvernance durant l'exercice 2020 2021

Comité de vérification, des finances et de la gestion des risques :

- 1 Debra Sikora (présidente du comité)
- 2 Tom Laughren
- 3 Randy Nickle

Comité des ressources humaines :

- 1 Ila Watson (présidente du Comité)
- 2 Debra Sikora
- 3 RJ Falconi

Comité de gouvernance :

- 1 RJ Falconi (président du comité)
- 2 Ila Watson
- 3 Randy Nickle

Personnel

Ontario Northland compte 748 employés qui habitent et travaillent dans le Nord de l'Ontario et le Nord-Ouest du Québec.

Introduction

Ontario Northland a continué d'offrir des services essentiels pendant la pandémie de COVID 19. En lançant rapidement son plan d'intervention en cas de pandémie en mars 2020, Ontario Northland était prête à assurer la protection de ses passagers, de ses clients, de ses employés et des communautés qu'elle dessert.

Pour la première fois dans l'histoire d'Ontario Northland, les services de transport en autocar ont été étendus à Winnipeg, au Manitoba, desservant 14 500 kilomètres et 21 communautés supplémentaires. Une nouvelle installation d'entretien des autocars a été ouverte à Thunder Bay et de nouveaux arrêts ont été ajoutés à Ottawa pour inclure la gare ferroviaire de VIA Rail, le Centre hospitalier pour enfants de l'est de l'Ontario et l'Hôpital d'Ottawa, et six nouveaux autocars ont été ajoutés pour répondre à tous les besoins de service dans la province.

Le service de train de passagers Polar Bear Express (PBX) a continué de fonctionner, car il s'agit du seul lien terrestre toutes saisons entre Cochrane, Moosonee et les communautés des Premières Nations le long de la côte de la baie James. En collaboration avec les leaders communautaires et les chefs des Premières Nations, le service de passagers du PBX a été suspendu pendant 45 jours au printemps 2020 afin d'assurer la protection des employés, des passagers et des résidents des communautés éloignées; une première dans l'histoire d'exploitation du train depuis 56 ans.

Faits saillants de 2020 2021

TRANSPORT DES VOYAGEURS

13 450 déplacements de passagers ont été assurés au moyen train de passagers Polar Bear Express entre Cochrane et Moosonee

106 067 déplacements de passagers ont été effectués dans les autocars d'Ontario Northland

TRANSPORT DES MARCHANDISES

39 292 chargements de marchandises transportés par rail (l'équivalent de 98 230 camions de transport)
5,6 millions de kilogrammes de marchandises expédiées par train au moyen des Services de messagerie-marchandise entre Moosonee et Cochrane

2 434 véhicules transportés à bord du train Polar Bear Express entre Moosonee et Cochrane

103 477 colis transportés par les autocars d'Ontario Northland

ÉQUIPEMENT ET INFRASTRUCTURE

26 locomotives actives

38 autocars en service

854 milles de voie ferrée entretenue (1 374 km)

Ligne principale de 675 milles (1 086 km)

461 franchissements

93 ponts ferroviaires

2 100 ponceaux

508 aiguillages

EMPLOYÉS

748 employés

22 % de l'effectif sont des femmes

5 % des employés se définissent comme Autochtones

1 % des employés se définissent comme minorité visible

À Ontario Northland, le taux de participation des femmes (22 %) est supérieur de 9 % au taux de participation générale des femmes dans les industries du transport ferroviaire (13 %) et de 10 % à celui dans les industries de camionnage (12 %).

Points saillants du rendement

Sécurité

Comme il est indiqué dans le plan d'activités 2020 2021 d'Ontario Northland, la prestation sécuritaire des services de transport est la priorité absolue d'Ontario Northland. Nous continuons de miser sur la culture de sécurité existante en renforçant les rôles et les responsabilités. L'importance de la sécurité a été soulignée davantage lorsque l'épidémie de COVID 19 a entraîné de nombreux changements et améliorations, dont l'ajout de 22 nouvelles procédures opérationnelles normalisées.

Même si nous n'avons pas atteint notre objectif de réduction de la fréquence des lésions avec arrêt de travail fixé à 47 % (de 3,0 à 1,45), nous avons observé une diminution de 6,6 % d'une année à l'autre. La décision de fixer un taux de réduction de la fréquence des lésions avec arrêt de travail était délibérée pour fixer des attentes en matière de responsabilisation alors que nous bâtissons notre culture de santé et de sécurité à Ontario Northland. À la suite de la mise en œuvre de notre nouveau système de signalement des incidents Intalex en 2019 2020, nous sommes maintenant en mesure d'effectuer une analyse plus précise et de mettre l'accent sur la mise en œuvre de mesures correctives. La diminution par rapport aux années précédentes a été réalisée grâce à un certain nombre d'initiatives de prévention visant à mieux faire comprendre aux employés leur rôle à l'égard de la sécurité et à renforcer le fondement des mesures de santé et de sécurité. Nous sommes fiers d'annoncer qu'il n'y a pas eu d'incidents ou d'accidents majeurs impliquant nos trains ou autocars au cours de la dernière année.

Depuis le lancement du programme de sécurité au travail en 2019, un programme de l'organisation qui reconnaît la « sécurité en action », nos employés sont mieux en mesure de reconnaître les préoccupations liées à la sécurité et de les signaler pour prévenir les incidents. Tout au long de l'année, six employés ont été reconnus pour avoir joué le rôle d'ambassadeur de la sécurité à Ontario Northland. Le programme de sécurité au travail sera élargi au cours du prochain exercice grâce à un processus amélioré de communication et de reconnaissance, le but ultime étant d'augmenter le nombre de prix remis chaque année.

Le lancement d'Intalex, une plateforme de gestion de l'environnement, de la santé et de la sécurité et de gestion de la qualité, a permis d'améliorer la communication des préoccupations entourant la sécurité. La plateforme offre aux employés un programme facile à utiliser pour surveiller, consigner et signaler les préoccupations ou les incidents et les communiquer aux échelons supérieurs aux fins de résolution. Depuis la mise en œuvre d'Intalex, 169 problèmes de santé et de sécurité ont été consignés. L'objectif du programme est d'accroître le nombre des préoccupations signalées dans le contexte de la santé et de la sécurité, ce qui réduira le nombre des lésions suivies d'arrêts de travail. En mettant en œuvre ce logiciel de sécurité, Ontario Northland a démontré qu'elle met l'accent sur l'introduction de solutions logicielles dans le but de réaliser des gains d'efficacité et d'améliorer la productivité, comme il est indiqué dans le plan d'activités 2020 2021

Ontario Northland a participé au processus d'évaluation de la culture de sécurité de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) afin de cerner les possibilités et de mettre en œuvre des initiatives ayant une incidence positive pour renforcer notre culture de sécurité. L'évaluation volontaire comprenait des sondages, des entrevues et des groupes de discussion avec des employés, des superviseurs et des gestionnaires. Le processus a permis de cerner trois grands domaines sur lesquels nous nous concentrerons au cours des prochaines années : la communication, la santé et la sécurité au travail comme priorité et l'établissement de liens de confiance.

Ontario Northland a élaboré une liste de contrôle « Points à vérifier avant de commencer à travailler » axée sur l'environnement pour orienter les évaluations et les processus d'impact environnemental afin d'assurer la conformité et la diligence raisonnable dans le contexte des travaux futurs à Ontario Northland.

Les efforts continus déployés tout au long de l'année par Ontario Northland pour mettre en œuvre ces programmes et initiatives nous ont permis de respecter nos priorités stratégiques énoncées dans le plan d'activités 2020 2021, qui est de démontrer notre engagement envers la santé, la sécurité et l'environnement.

Personnes

En raison d'une interruption prolongée des activités, Ontario Northland a offert au personnel de la formation et du soutien continu pour traverser la pandémie de COVID 19.

Voici les mesures prises pour protéger les employés durant la COVID 19 :

- Soutien supplémentaire offert par une infirmière affectée spécialement pour s'occuper de la santé des employés
- Services de soutien à la santé mentale
- Nouvelles politiques énonçant les règles à suivre pour signaler les maladies et les règles d'auto-isolément
- Trousses de soins pour les employés comprenant des articles importants comme des gants, des désinfectants, des masques et de l'information sur les dernières lignes directrices en matière de santé durant la pandémie de COVID 19
- Installation de panneaux de protection pour le personnel de première ligne et mises à niveau des systèmes CVC
- Amélioration des communications avec les employés
- Création d'une adresse courriel réservée aux questions et préoccupations liées à la COVID
- Assemblées générales virtuelles des employés

Alors qu'Ontario Northland s'est transformée durant la pandémie, l'organisation a ajusté son objectif premier pour faire en sorte que les personnes et biens essentiels puissent se déplacer dans la région. La Commission a toutefois continué de se concentrer sur la planification de l'avenir et de la reprise économique post-pandémie partout dans le Nord.

Les efforts de communication internes étaient primordiaux durant la pandémie. Dès le début de la pandémie, les communications avec les employés étaient proactives. Un nouveau moyen de communication a été créé pour fournir aux employés des renseignements sur la COVID 19 provenant de sources fiables dans le domaine de la santé ainsi que d'autres nouvelles pertinentes. Un bulletin d'une page appelé « Dispatch » a été distribué chaque semaine par voie électronique et une version sur support papier a été envoyée aux employés travaillant ailleurs que dans un bureau. Il est rapidement devenu évident qu'il était important pour Ontario Northland de joindre les gens où et quand ils en avaient le plus besoin. Une analyse de rentabilisation a été élaborée et approuvée en vue du lancement d'une application destinée aux employés d'Ontario Northland; cette application (qui sera lancée en 2021) permettra de communiquer avec les employés. Étant donné que plus de 70 % des employés d'Ontario Northland ne travaillent pas dans un bureau, l'application devrait améliorer grandement l'efficacité des communications internes. Le lancement de cette application pour les employés est l'une des façons dont nous nous améliorons continuellement et innovons pour atteindre l'excellence dans les opérations et services, comme il est mentionné dans le Plan d'activités 2020-2021.

Les séances de discussion avec les employés ont commencé à se tenir virtuellement, ce qui s'est avéré une réussite; plus de la moitié des employés ont indiqué préférer la plateforme virtuelle lors d'un récent sondage.

Le Service des ressources humaines a rapidement élaboré un guide à l'intention des gestionnaires et des superviseurs pour soutenir les travailleurs à distance et faciliter leur réintégration au travail; ce guide comprenait des listes de contrôle pour le rendement, les demandes d'adaptation des lieux de travail et les ressources de soutien continu. Les efforts de recrutement se sont poursuivis en conformité avec les nouveaux protocoles mis en place en réponse à la COVID 19, pour pourvoir à plus de 92 postes en 2020-2021, ce qui comprenait le filtrage de plus de 2 466 candidats, 319 entrevues et 68 nouvelles embauches.

Le Service des technologies de l'information a travaillé avec diligence pour accélérer le déploiement d'applications et d'outils de productivité parmi les employés afin de soutenir les outils de travail à distance et la facilité d'accès durant la pandémie de COVID 19, tout en fournissant à l'effectif l'équipement nécessaire pour être véritablement mobile, simplifier la connectivité et maintenir la productivité ininterrompue des employés.

L'équipe de la haute direction a participé à une séance de sensibilisation à la culture autochtone qui comprenait un témoignage direct d'un survivant des pensionnats indiens. Cette formation a été une première étape de l'élaboration d'une stratégie visant à améliorer la formation et la sensibilisation à l'échelle de l'organisation.

On a offert aux dirigeants une formation obligatoire en leadership dans une salle de classe virtuelle pour leur permettre d'acquérir les compétences nécessaires pour gérer leurs équipes plus efficacement.

Partenaires

Ontario Northland joue un rôle vital pour la population et les entreprises du Nord de l'Ontario. Nous offrons des services de transport fiables qui relient les gens et les entreprises. Nous faisons cela depuis 120 ans et sommes devenus un partenaire de confiance pour les nombreuses communautés que nous servons, y compris les communautés autochtones qui comptent sur nos services.

Tout en s'acquittant de son mandat, Ontario Northland a été un moteur de croissance économique continue tout en créant un Nord de l'Ontario plus fort grâce à sa culture de communication ouverte et d'innovation.

Au cours du dernier exercice, Ontario Northland s'est donné comme priorité d'établir et d'améliorer ses relations avec les municipalités de la région afin d'assurer la collaboration pendant la planification des transports. La présidente-directrice générale a tenu une réunion semestrielle avec les maires pour faire le point sur les services d'Ontario Northland et recueillir des commentaires sur les besoins de transport.

L'équipe de l'infrastructure ferroviaire d'Ontario Northland a renforcé ses relations avec les municipalités en collaborant avec elles pour obtenir du financement dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire de Transports Canada, dans le but de créer des communautés plus sûres et de réduire les coûts globaux des améliorations. Au cours du dernier exercice, la ville de Temiskaming Shores a reçu du financement dans le cadre du programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire de Transports Canada afin de moderniser un passage ferroviaire présentant un risque élevé.

Ontario Northland est fière des relations de travail qu'elle entretient avec les dirigeants autochtones, qui se sont avérées cruciales pendant la pandémie de COVID 19, alors que les communautés vulnérables des Premières Nations de la côte de la baie James travaillaient fort pour protéger leurs habitants contre le virus. Elle a eu des appels hebdomadaires avec les communautés de la Première Nation Mushkegowuk pour s'assurer qu'elles continuaient de recevoir des fournitures essentielles et pour discuter des risques continus. Au printemps 2020, collectivement, il a été décidé d'interrompre temporairement le service de train entre Cochrane et Moosonee pour aider à prévenir la propagation du virus dans ces communautés.

L'équipe des communications a répondu à 56 appels des médias et a géré des questions très médiatisées tout au long de l'année tout en améliorant son contenu dans les médias sociaux et pour ses abonnés afin de fournir des mises à jour importantes directement aux passagers et aux clients. Les stratégies d'amélioration du contenu dans les médias sociaux nous ont permis de respecter notre engagement énoncé dans le Plan d'activités 2020 2021 visant à accroître davantage les ressources de l'organisme allouées aux médias sociaux.

Notre partenariat avec Metrolinx a englobé plusieurs divisions au cours de la dernière année. En 2019, Ontario Northland s'est vu attribuer les travaux contractuels de rénovation de deux voitures de passagers à deux niveaux pour Metrolinx. Au cours du dernier exercice, nous avons mis l'accent en grande partie sur la mise en œuvre de ce programme, qui comprenait une formation allégée, la définition des tâches et des travaux d'ingénierie. Nous avons continué de collaborer à l'analyse de rentabilisation initiale concernant le transport ferroviaire de passagers dans le Nord-Est et nous avons conclu un partenariat pour offrir des options de billetterie en continu aux passagers en transit qui se rendent à l'aéroport Pearson de Toronto en passant par le terminal de l'autoroute 407 à Vaughan.

Planification

L'organisme a concentré ses efforts sur la planification de la reprise après la pandémie de COVID 19 tout en remplissant son mandat.

Nous avons poursuivi l'important travail de planification et de consultation des municipalités au sujet des plans et des exigences de transport futurs pour la région par l'entremise de notre service juridique. Le programme des biens immobiliers a continué de générer des revenus grâce à la vente de propriétés.

Nous avons continué de préparer des analyses de rentabilisation à l'appui des priorités du gouvernement qui cadrent avec notre mandat consistant à fournir des solutions de transport sécuritaires, fiables et efficaces pour le Nord de l'Ontario. De concert avec Metrolinx, nous avons élaboré une ébauche d'analyse de rentabilisation initiale pour le transport ferroviaire de passagers dans le Nord-Est en 2020 2021 (publiée en mai 2021). Dans l'intervalle, nous avons effectué des travaux essentiels pour vérifier l'état de l'infrastructure des voies ferrées entre North Bay et Timmins et Cochrane.

La prochaine phase des travaux de faisabilité pour le transport ferroviaire de passagers dans le Nord-Est comprendra la mise à jour de l'analyse de rentabilisation, en collaboration avec le MTO et Metrolinx. Soutenue par un investissement de 5 millions de dollars de la province, l'analyse de rentabilisation mise à jour devrait être terminée en 2022.

Ontario Northland a également contribué à la rédaction du document ***Relier le Nord : Ébauche d'un plan de transport pour le Nord de l'Ontario*** publié par le ministère des Transports le 10 décembre 2020.

Un protocole d'entente signé avec Glencore concernant le transport et le traitement potentiels du minerai extrait de la mine Wasiman à l'ouest de Rouyn-Noranda pourrait représenter une occasion importante pour Ontario Northland au cours des prochaines années en augmentant ses chargements ferroviaires. Cette initiative s'inscrit dans l'objectif d'Ontario Northland de créer de nouvelles activités de fret ferroviaire, comme il est énoncé dans notre Plan d'activités 2020 2021.

Dans le cadre des objectifs de notre plan d'activités 2020 2021 visant à améliorer la sécurité globale des services ferroviaires, nous avons collaboré avec l'Association des chemins de fer du Canada pour planifier l'installation imposée par le gouvernement fédéral de dispositifs d'enregistrement vidéo et vocal dans toutes ses locomotives. Les enregistrements vidéo et vocaux provenant des locomotives donneront une idée des communications de l'équipage et des mesures prises pour améliorer la sécurité ferroviaire en réduisant le risque d'accidents futurs.

Au cours de la dernière année, Ontario Northland a été en mesure de dépasser ses objectifs ambitieux de remise en état des infrastructures, en installant 65 073 traverses de chemin de fer (l'objectif était de 50 000), en réparant 8 ponts (l'objectif était de 8) et en remplaçant 37 de ses ponceaux (l'objectif était de 30). Des conditions météorologiques favorables qui ont prolongé la saison des travaux et un programme remanié de travaux d'infrastructure, décrit dans le Plan d'activités 2020 2021, ont contribué au succès de la réfection des infrastructures.

L'expérience client

Réponse à la COVID

La sécurité et la santé des passagers, des clients et des communautés que nous desservons ont été notre principale priorité au cours de la dernière année : veiller à ce que ceux qui voyagent pour des raisons essentielles puissent le faire en toute confiance. Voici quelques-unes des mesures que nous avons mises en place pour suivre les recommandations sanitaires et rassurer la clientèle :

- Page consacrée à la COVID 19 sur le site Web d'Ontario Northland avec adresse courriel réservée aux questions et aux préoccupations
- Souplesse concernant les billets et les remboursements
- Port obligatoire du masque pour les passagers et les employés
- Installation de panneaux de protection biologique en plexiglas dans les autocars et les gares
- Mise en place de mesures de dépistage sanitaire et de vérification de la température pour les passagers
- Mises à jour diffusées au moyen de campagnes éclair électroniques et dans les médias sociaux
- Amélioration du nettoyage à l'aide de désinfectants de tout l'équipement avec lequel les passagers entrent en contact
- Application d'un antimicrobien dans les autocars et le Polar Bear Express
- Une voiture d'isolement a été réservée dans le train de passagers Polar Bear Express afin d'offrir un espace où peuvent s'isoler les passagers qui manifestent des symptômes de la COVID 19 pendant leur trajet en train

Orientation client

Ontario Northland a poursuivi l'expansion de son parc d'autocars afin de mieux servir les Ontariens du Nord et offre maintenant un service de transport en autocar et de transport de colis entre Thunder Bay et Winnipeg. De nombreuses améliorations ont été apportées aux itinéraires existants des autocars grâce à l'ajout d'arrêts à des hôpitaux et établissements d'études postsecondaires et grâce à l'ajout d'autres liaisons avec la gare de VIA Rail à Ottawa; de plus, nous offrons maintenant une option de voyage de jour à partir d'Ottawa. Toutes ces mesures fournissent des options d'arrêt des autocars encore plus fiables et pratiques pour les passagers.

Nous avons poursuivi la modernisation de la section de billetterie de notre site Web en plaçant les billets bien en vue sur la page d'accueil. Comme nous voulons que les déplacements soient faciles pour les passagers, nous avons installé des écrans annonçant les arrivées et départs dans nos gares, qui sont également disponibles sur notre site Web et nous avons installé des numéros de siège en braille dans les autocars et continué de travailler avec Metrolinx pour uniformiser les billets avec le Réseau GO pour les personnes qui se rendent à l'aéroport Pearson.

Pour les passagers des autocars, le taux de ponctualité était de 89 %, ce qui est en hausse par rapport aux 83 % l'an dernier et se rapproche de l'objectif de 90 % - les retards sont attribuables à des problèmes indépendants de notre volonté, comme ceux causés par la construction de routes, les mauvaises conditions météorologiques et la fermeture de routes et d'autoroutes.

Les Services de messageries par autocar ont continué de transformer leur offre de service et comprennent maintenant des capacités de suivi et de repérage des colis ainsi qu'un processus de paiement simplifié qui accroît la confiance des clients et facilite l'expédition des colis en faisant appel à Ontario Northland.

Bien que cette année ait été différente pour les passagers du Polar Bear Express (p. ex. réduction du nombre de jours de déplacement et retrait de la voiture-restaurant pour se conformer aux directives sanitaires recommandées en réponse à la COVID 19), les clients du Polar Bear Express étaient satisfaits à 84 % du service. Cela dépasse de 9 % l'objectif et révèle que les passagers se sentaient en sécurité à bord du Polar Bear Express.

Les Services de remise à neuf et de réparation ont reçu des commentaires positifs en ce qui concerne les services fournis à divers clients. Les bulletins de rendement reçus de CN et de Metrolinx affichaient une note supérieure à 95 % pour la qualité des services de remise à neuf et de réparation et la capacité de livraison à temps. Cette division, qui applique un modèle de recouvrement complet des coûts, a constamment augmenté son recouvrement des coûts au cours des quatre dernières années. Les travaux de réparation pour des clients externes ont permis de maintenir la capacité de l'unité d'affaires grâce à des travaux effectués sur des autocars, à l'amélioration et à la réparation de locomotives, à la modernisation et à la réparation de wagons-citernes et à des travaux de peinture externes.

Les Services de transport ferroviaire de marchandises ont continué de chercher à offrir des services nouveaux à la clientèle « hors rail » en faisant la promotion de leurs installations de transbordement dans la région. Des services d'entreposage de wagons ont été offerts à de nombreux clients en raison de la pandémie de COVID 19 et de la diminution du nombre de cargaisons qu'ils expédient. Les mises en service de trains ont été ajustées pour respecter les engagements de service envers les clients de l'industrie minière et forestière qui ont connu une chute des commandes sur le marché en raison de la pandémie.

Faits saillants financiers

Lors de l'exercice 2020-2021, les revenus ont atteint 61,3 millions de dollars et comprenaient les revenus des services de transport ferroviaire de marchandises, les tarifs versés par les passagers et les travaux externes de remise à neuf et de peinture. Les revenus budgétés pour l'exercice s'élevaient à 68,2 millions de dollars.

L'exercice s'est terminé alors que la COVID 19 a eu un impact important sur les revenus attribuable directement à la réduction du nombre d'utilisateurs qui parfois pouvait atteindre 91 % au cours de certaines semaines, les services ayant été réduits de 74 % à compter de la fin mars de 2020. L'impact de la COVID 19 sur le nombre d'utilisateurs s'est chiffré à 11,2 millions de dollars en revenus perdus.

Les coûts de fonctionnement ont totalisé 101,7 millions de dollars tandis que le budget pour l'exercice était de 99,5 millions de dollars. Nous avons pu compenser une partie des coûts de fonctionnement supplémentaires grâce aux économies réalisées en raison de la COVID 19, comme les économies en carburant découlant de la réduction du service et de la baisse des prix du carburant, les postes vacants, la réduction des coûts des heures supplémentaires et le besoin réduit de louer des wagons de marchandises en raison de la baisse de la demande.

La perte nette correspond à l'excédent des charges de fonctionnement, y compris l'amortissement, par rapport aux revenus comptabilisés au cours de l'exercice. Ontario Northland a terminé l'exercice en affichant une perte nette totale de 3,2 millions de dollars.

Les dépenses en immobilisations pour l'exercice se sont élevées à 59,7 millions de dollars, soit 0,3 million (0,5 %) de plus que le budget annuel de 59,4 millions de dollars, malgré les problèmes liés aux fournisseurs et entrepreneurs causés par la COVID 19.

Ontario Northland a reçu un financement ponctuel de 7,4 millions de dollars, dont 1,1 million de dollars ont été consacrés aux pressions existantes par l'entremise des fonds de fonctionnement, et 4,3 millions de dollars, aux immobilisations; elle a aussi créé un fonds d'autoassurance de 2 millions de dollars.

Au cours de l'année, Ontario Northland s'est acquittée de façon responsable de son mandat de fournir des services de transport régionaux essentiels tout en gérant ses fonds de fonctionnement. Dans l'ensemble, la COVID 19 a eu un impact net de 12,1 millions de dollars, qui comprenait une perte de revenus de 12,9 millions de dollars compensée par des économies dans les dépenses se chiffrant à 0,8 million de dollars. L'organisme a continué d'offrir de la stabilité aux clients du transport ferroviaire de marchandises et aux passagers devant voyager pour des raisons essentielles.

Rapport sur le plan d'activités

La pandémie de COVID 19 a eu plusieurs impacts sur les résultats de fonctionnement et les initiatives prévues dans le plan d'activités, notamment à cause de la réduction du service de transport en autocar, la fermeture temporaire de l'hôtel Cochrane Station Inn, la suspension temporaire du train de passagers Polar Bear Express du 7 avril au 25 juin et l'augmentation des coûts de fonctionnement en raison des protocoles de désinfection, de nettoyage et d'éloignement physique.

L'organisation est guidée par les principes suivants pour réaliser les principaux produits livrables :

- Réduire ou limiter les coûts de fonctionnement
- Manifester un engagement envers la santé, la sécurité et l'environnement
- S'améliorer et innover continuellement pour atteindre l'excellence en affaires et en matière de service
- Accroître les revenus
- Collaborer avec les employés d'Ontario Northland et les communautés qu'elle dessert

Voici les principales réalisations de 2020-2021 énoncées dans le plan d'activités 2020-2021 :

- Achat de nouveaux autocars
- Améliorations des voies, y compris le remplacement de 65 073 traverses et le meulage de 41 milles de voies ferrées
- Expansion des services de transport en autocar dans le Nord-Ouest de l'Ontario
- Raccordement au terminal de l'autoroute 407 à Vaughan avec liaisons directes pour les passagers vers l'aéroport Pearson
- Modernisation des systèmes d'avertissement automatisés de cinq passages à niveau
- Utilisation accrue de documentation électronique sur le terrain
- Formation des conducteurs des autocars sur la façon d'éviter les distractions durant la conduite
- Migration vers Microsoft Office 365
- Mise en œuvre d'un logiciel de gestion des contrats pour l'ensemble de l'organisation
- Stratégie avancée de gestion du risque d'entreprise prévoyant l'établissement de repères

Coup d'œil vers l'avenir : Principaux produits livrables pour 2021 2022 décrits dans le plan d'activités 2020 2021

- Soutenir la relance économique après la pandémie de COVID 19
- Chercher de nouveaux clients hors rail pour l'expédition de marchandises en utilisant des installations de transbordement situées dans le Nord de l'Ontario
- Créer un nouveau plan stratégique pour l'organisation en tenant compte des commentaires des intervenants clés
- Améliorer l'engagement de l'organisation envers la santé et la sécurité
- Établir un programme de gestion des actifs de l'organisation
- Poursuivre les plans d'amélioration des immobilisations pour s'assurer que tous les actifs et toutes les infrastructures sont en bon état
- Continuer d'établir l'inventaire des biens immobiliers et de se dessaisir des biens excédentaires
- Soutenir les initiatives de responsabilisation et de gouvernance

Bilan de l'année

Rendement de la Commission

Ontario Northland a généré des revenus grâce au transport ferroviaire de marchandises, au transport ferroviaire de passagers, aux services de transport en autocar, aux services de remise à neuf et de réparation et à son hôtel-boutique.

Rapport financier

La description et l'analyse de la situation financière et des résultats qui suivent doivent être lues en parallèle avec les états financiers vérifiés et les notes afférentes.

Revenus

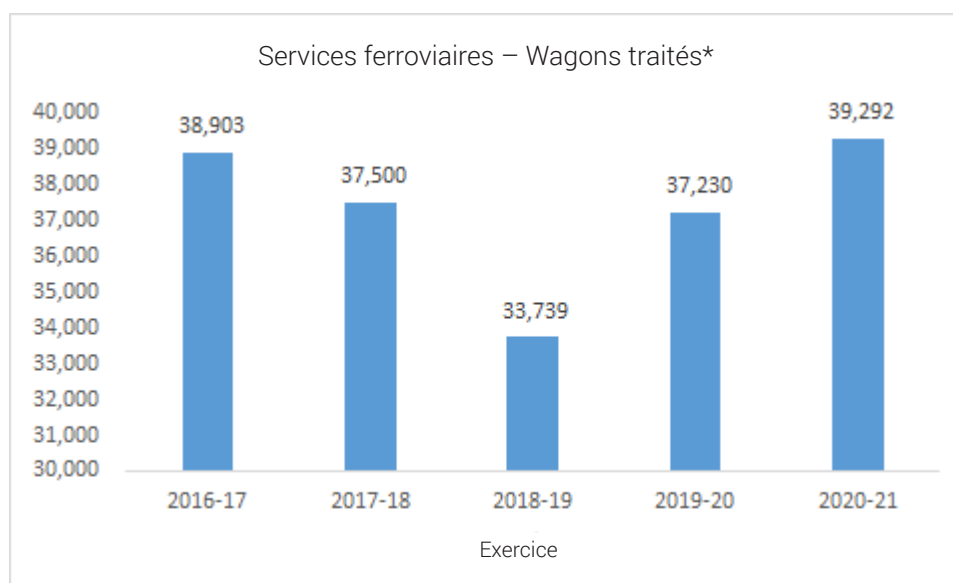
Les revenus totaux de la Commission pour l'exercice 2020 2021 se sont élevés à 61,3 millions de dollars, soit environ 6,9 millions de dollars de moins que prévu en raison d'une réduction des revenus provenant de la vente de billets aux passagers suite à l'éclosion de la pandémie de COVID 19. La majeure partie des revenus a été fournie par les Services ferroviaires, totalisant 43,4 millions de dollars. Les services de remise à neuf et de réparation ont généré des revenus de 7,3 millions de dollars, tandis que les services de transport en autocar ont fourni des revenus de 5,7 millions de dollars. Les services Polar Bear Express, qui comprennent l'hôtel Cochrane Station Inn, les Services de messagerie et le transport de véhicules, ont totalisé 4,7 millions de dollars. Les autres revenus comprennent les revenus comme les revenus de location.

Financial Report	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	2020/21	2020/21	2020/21
(en milliers de dollars)	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Budget	Écart en dollars par rapport au budget	% d'écart par rapport au budget
Revenus								
Revenus des services de transport en autocar	10 809	10 963	12 896	13 316	5 738	13 983	(8 245)	-59 %
Revenus du Polar Bear Express	8 198	7 537	6 609	7 469	4 661	7 024	(2 363)	-34 %
Revenus des services ferroviaires	37 977	36 713	39 223	47 005	43 398	43 722	(324)	-1 %
Revenus des Services de remise à neuf et de réparation	4 130	5 182	4 174	4 704	7 304	3 328	3 976	119 %
Autres revenus	321	204	161	179	168	140	28	20 %
Total des revenus	61 435	60 599	63 063	72 673	61 269	68 197	(6 928)	-10 %

Les Services ferroviaires continuent d'être l'activité génératrice de revenus principale et fondamentale d'Ontario Northland. La majorité des revenus ferroviaires proviennent de quatre grands clients de l'industrie minière et du bois d'œuvre. L'exercice 2020-2021 a été éprouvant, et les industries minières et forestières ont vu leurs marchés chuter à cause de la pandémie de COVID-19. Par conséquent, Ontario Northland a rajusté le service de fret pour tenir compte de la baisse de la demande parmi les clients.

Les revenus du transport ferroviaire de marchandises ont diminué de 8 % pour s'établir à 43,3 millions de dollars par rapport à l'année précédente et étaient inférieurs de 0,3 million (1 %) à l'objectif fixé. La baisse des revenus par rapport à l'année précédente est attribuable aux fermetures au sein de l'industrie en raison de la COVID-19 et aux conditions du marché qui ont fait baisser les revenus provenant des expéditions par wagon ainsi que les revenus provenant de redevances de stationnement et de location de wagons. Cette baisse a été légèrement contrebalancée par une augmentation des revenus d'entreposage et des gains de change sur nos revenus de transport par wagon.

Au cours de cette période, 39 292 cargaisons de marchandises ont été expédiées, ce qui représente une augmentation de 6 % par rapport à l'année précédente; toutefois, en dépit de cette augmentation, nous avons constaté une diminution des revenus provenant de ces chargements. La raison en est la composition du parc de wagons. Il y a eu une diminution des wagons de transport de ligne et une augmentation des manœuvres de triage en raison d'une nouvelle entente de triage signée à la fin de l'exercice 2019-2020, mais le triage ne génère pas autant de revenus que la circulation des wagons de transport de ligne.



* Les wagons pris en charge comprennent les suivants : transport de ligne de marchandises, manœuvres de triage intermédiaires, manœuvres de triage de wagons sortants, manœuvres de triage de wagons arrivants et transport

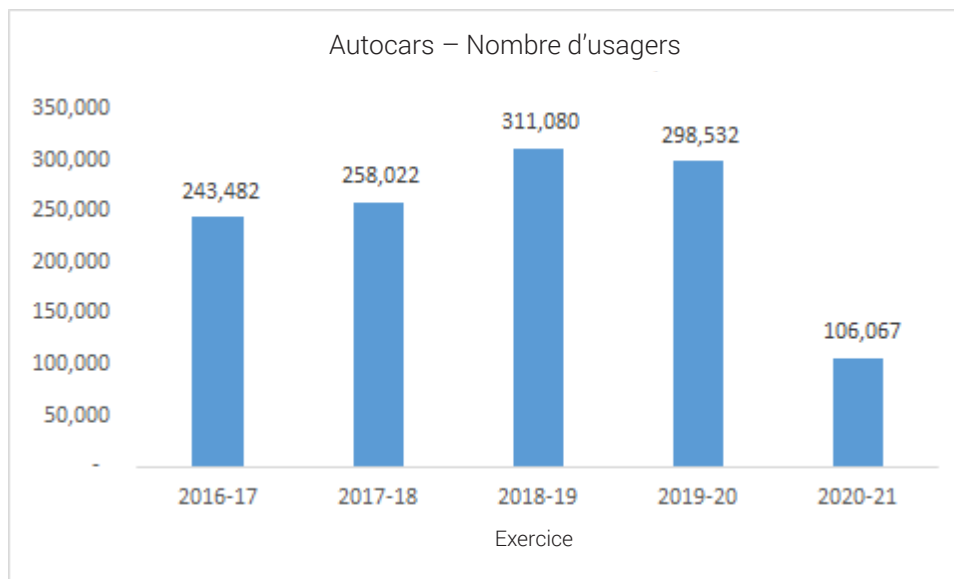
Les services réguliers et nolisés de transport en autocar ont permis de générer des revenus de 5,7 millions de dollars, une baisse de 57 % par rapport à l'exercice précédent et inférieurs de 59 % à l'objectif. Bien qu'Ontario Northland ait élargi les circuits d'autocars dans le nord-ouest de l'Ontario et jusqu'à Winnipeg tout au long de l'année, les répercussions de la COVID 19 ont été importantes. Plus précisément, Ontario Northland a enregistré des pertes de revenus de 8,6 M\$ dans le cadre de ses services de transport en autocar en 2020 2021 en raison de la COVID 19 et de la réduction des itinéraires fixés tout au long de l'année et de la diminution des trajets nolisés offerts, du nombre d'usagers et du nombre de colis expédiés en raison de cette réduction temporaire des itinéraires prévus.

Les services du Polar Bear Express ont contribué 4,7 millions de dollars en revenus à la Commission, soit une baisse de 2,8 millions de dollars (38 %) par rapport à l'année précédente et un montant inférieur de 2,4 millions de dollars (34 %) à l'objectif fixé. Les répercussions de la COVID 19 ont été importantes; plus particulièrement, les services du Polar Bear Express ont subi une perte de revenus de 2,6 millions de dollars en 2020 2021 en raison de la pandémie, qui a entraîné une suspension temporaire de 45 jours des services tout au long du premier trimestre de l'exercice 2020 2021 et une diminution des services et du nombre d'usagers durant le reste de l'année. Les revenus des services du Polar Bear Express comprennent 1,2 million de dollars en services de messagerie, 0,5 million de dollars en transport de véhicules et 0,2 million de dollars en revenus de l'hôtel Cochrane Station Inn.

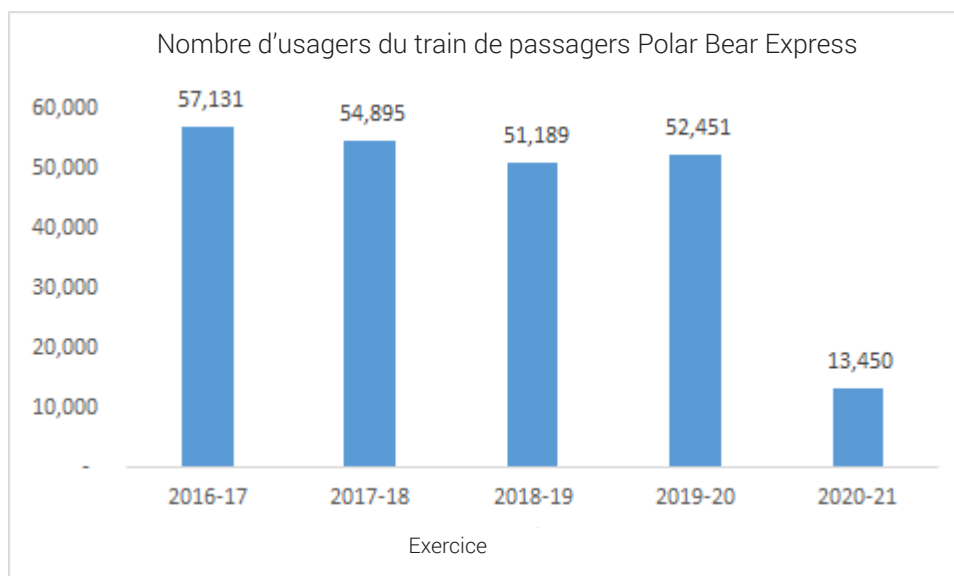
Les Services de remise à neuf et de réparation ont rempli leur mandat d'exécution de travaux liés au matériel roulant et de travaux d'immobilisations pour la Division des services de transport ferroviaire, tout en accomplissant l'ensemble des travaux pour de la clientèle externe sur la base du recouvrement complet des coûts. Au cours du présent exercice, ils ont généré des revenus de 7,3 millions de dollars, en hausse de 55 % par rapport à l'année précédente, en effectuant des travaux de réparation de wagons et de voitures voyageurs et d'amélioration de locomotives pour des clients externes. L'objectif avait été fixé à 3,3 millions de dollars et a été dépassé de 4 millions de dollars en raison d'un contrat continu de remise à neuf de voitures voyageurs pour Metrolinx. Comme le précise le plan d'activités, le service de remise à neuf et de réparation a été en mesure de mener à bien des projets de clients externes et de réduire la subvention globale de la Commission.

Nombre d'utilisateurs

Le nombre d'utilisateurs des autocars a crû de façon constante d'année en année avec une hausse en 2018-2019 en raison de l'expansion du parc des autocars, mais en raison de l'éclatement de la COVID 19 à la fin de 2019-2020 et des recommandations des autorités de santé publique concernant les déplacements essentiels et les directives provinciales de rester chez soi, le nombre d'utilisateurs a diminué de 64 % pour s'établir à 106 067 en 2020-2021.



Le parcours du train de passagers Polar Bear Express entre Cochrane et Moosonee a été temporairement suspendu pendant 45 jours et n'a été actif que durant 155 jours au cours du dernier exercice, contre 239 jours en 2019-2020. La diminution totale du nombre d'utilisateurs par rapport à l'exercice précédent était de 74 %, le nombre de passagers étant de 13 450 en 2020-2021. La baisse majeure du nombre d'utilisateurs est le résultat direct d'une interruption temporaire du service en conformité avec les directives des autorités sanitaires locales en collaboration avec les dirigeants communautaires locaux et les chefs des Premières Nations pour aider à freiner la propagation de la COVID 19 dans les communautés le long de la côte de la baie James.



Subvention de fonctionnement

Ontario Northland a reçu une subvention de fonctionnement d'environ 42,9 millions de dollars de la province de l'Ontario en 2020-2021. La subvention prévue dans le budget était de 40,3 millions de dollars, ce qui comprenait 32,9 millions de dollars pour la subvention de fonctionnement de base et 7,4 millions de dollars en financement ponctuel. Il s'agissait d'une hausse de la subvention d'un peu moins de 12 millions de dollars par rapport à 2019-2020 et de 2,6 millions par rapport au budget. Du financement ponctuel, 2 millions ont été affectés à un fonds d'autoassurance, 1,1 million, au budget de fonctionnement et 4,3 millions, au budget d'immobilisations.

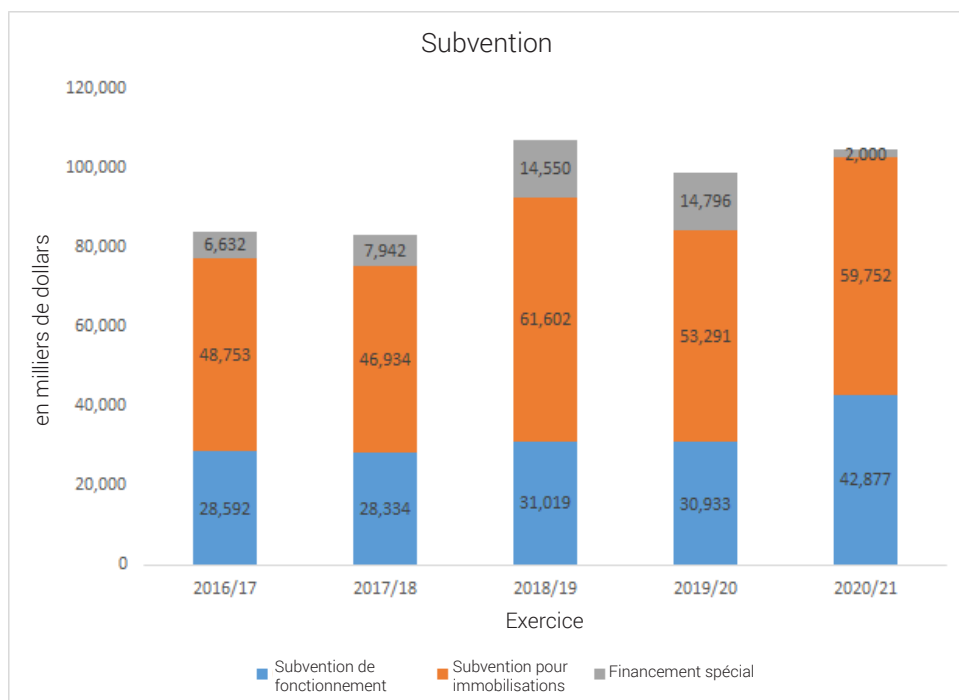
Les services du Polar Bear Express, qui comprennent le train de passagers et un train de marchandises, totalisent 16,9 millions de dollars pour fournir des liaisons essentielles aux communautés de Cochrane et de Moosonee, car il s'agit du seul lien terrestre toutes saisons avec Moosonee et les communautés autochtones de la côte de la baie James.

La hausse des subventions est attribuable directement à la réduction importante des revenus en raison de la perte d'usagers causée par la pandémie de COVID 19. Les entreprises comptaient sur les services fiables d'Ontario Northland pour que leurs biens atteignent les marchés tout au long de la pandémie.

L'impact global de la COVID 19 sur la Commission a été de 12,1 millions de dollars, soit une perte de revenus de 13 millions de dollars qui s'explique principalement par la diminution du nombre d'usagers qui a été compensée par des économies de 0,9 million de dollars liées à la réduction des coûts du carburant en raison de la diminution des services et du prix du carburant et par des économies obtenues grâce à la réduction des frais de déplacement, des heures supplémentaires et des locations de wagons de transport.

La subvention de fonctionnement versée par la province de 2016-2017 à 2017-2018 a été constante, même avec des hausses inflationnistes, et Ontario Northland a mis en œuvre de nombreuses initiatives de réalisation d'économies qui ont maintenu la subvention à un niveau stable. En 2018-2019, on a demandé à Ontario Northland d'élargir les services de transport en autocar, ce qui a entraîné une augmentation de 9 % de la subvention par rapport à 2017-2018. Ontario Northland a maintenu la subvention à ce même niveau en 2019-2020 grâce à des initiatives d'efficacité continues, en dépit de l'impact de la COVID 19 à la fin de 2019-2020.

Dans l'ensemble, la subvention d'Ontario Northland pour 2020-2021 a augmenté de 39 % au cours de la dernière année, ce qui comprenait un financement ponctuel qui lui a permis d'accroître considérablement sa portée grâce à l'expansion des services de transport en autocar; cette augmentation de la subvention est due directement à l'impact de la pandémie de COVID 19 sur l'organisation.



Le financement spécial comprend des besoins financiers ponctuels, comme la création du fonds d'autoassurance, des dépenses liées aux pensions et des coûts liés aux déraillements.

Subvention pour immobilisations

La subvention pour immobilisations a augmenté de 6,5 millions de dollars, passant de 53,3 millions de dollars en 2019 2020 à 59,8 millions de dollars en 2020 2021, la somme totale ayant été fournie par la province de l'Ontario. L'augmentation du financement s'explique en partie par le financement ponctuel d'un montant de 4,3 millions de dollars reçu de la province pour répondre aux pressions existantes, comme la nécessité de faire réparer des bâtiments vieillissants et de remplacer des véhicules et parcs vieillissants, et par le versement d'un montant de 2 millions de dollars en vue de l'expansion des services de transport en autocar à Winnipeg, ce qui a nécessité l'achat d'autocars supplémentaires en dehors de notre plan actuel de gestion des immobilisations sur 10 ans, qui prévoit le maintien en bon état des actifs.



Dépenses de fonctionnement

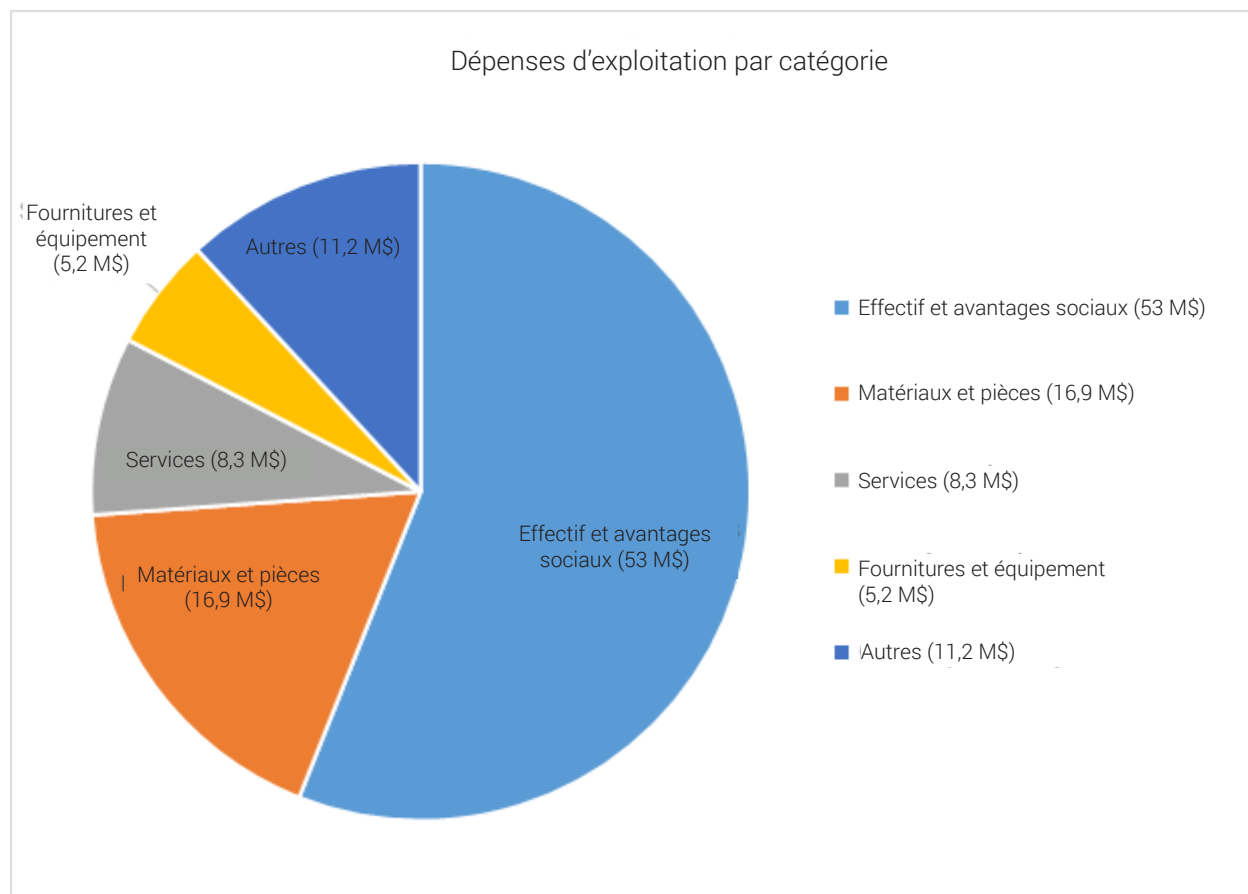
Les coûts de fonctionnement (avant les autres éléments comme l'amortissement, la radiation de stocks, les avantages sociaux futurs des employés, etc.) pour l'exercice s'élevaient à 94,7 millions de dollars et ainsi étaient inférieurs de 4,8 millions de dollars au budget, mais ont augmenté de 3 millions par rapport à l'exercice précédent. Bien qu'Ontario Northland ait constaté une augmentation des coûts par rapport à l'année précédente en raison des mesures de sécurité mises en place pour protéger les clients et les employés pendant la pandémie de COVID 19, ces coûts étaient inférieurs au budget en raison d'une diminution des services, qui a entraîné des économies de carburant et des économies au titre de l'effectif et des avantages sociaux.

Les dépenses de fonctionnement par exercice sont indiquées ci-dessous.

Rapport financier	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	2020/21	2020/21	2020/21
(en milliers de dollars)	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Budget	Écart en dollars par rapport au budget	% écart par rapport au budget
Dépenses	écart par rapport au budget							
Effectif et avantages sociaux	45 852	49 411	49 900	51 099	53 069	60 157	(7 088)	-12 %
Matériaux et pièces	15 516	16 051	16 824	17 770	16 902	16 045	857	5 %
Services	7 998	6 916	7 323	7 196	8 292	7 375	917	20 %
Fournitures et équipement	4 475	4 002	4 144	4 264	5 232	4 806	426	9 %
Autre	8 372	8 268	9 749	11 371	11 241	11 129	112	1 %
Total des dépenses	82 213	84 648	87 940	91 700	94 736	99 512	(4 776)	-5 %
Perte nette (avant les autres éléments)	(20 778)	(24 049)	(24 877)	(19 027)	(33 467)	(31 315)	(2 152)	7 %

Les dépenses de fonctionnement par catégorie en 2020-2021 sont indiquées ci-dessous.

Les dépenses les plus importantes d'Ontario Northland sont celles liées à l'effectif et aux avantages sociaux, qui représentent 56 % de toutes les dépenses de soutien des activités. Les autres dépenses comprennent notamment les assurances, les impôts fonciers, les frais de logiciels, la location de wagons de marchandises, les déplacements et la formation. L'écart le plus important cette année concerne les dépenses liées aux services, qui ont dépassé de 20 % le budget. L'écart de 20 % s'explique par des dépenses supplémentaires liées à la COVID 19, y compris les services de nettoyage, en plus d'une augmentation des services requis en raison de l'expansion vers Thunder Bay qui n'était pas incluse dans les chiffres budgétés.



Dépenses en immobilisations

Toutes les initiatives du plan de gestion des immobilisations prévues dans le plan de fonctionnement pour l'exercice ont été menées à bien et ont toutes entièrement atteint les objectifs fixés. Voici une ventilation par division des dépenses en immobilisations.

Au total, les dépenses en immobilisations des Services de transport ferroviaire se sont chiffrées à 55,8 millions de dollars. Ces fonds ont servi à maintenir le calendrier ambitieux d'entretien de l'infrastructure de la Commission. L'investissement total dans l'infrastructure ferroviaire s'est chiffré à 39,8 millions de dollars, en plus d'un investissement de 16 millions de dollars dans les bâtiments et le matériel.

- Voici les immobilisations qui ont fait l'objet de travaux de remise en état : 8 ponts, 37 ponceaux, 9 franchissements, modernisation du système de signalisation de 27 passages à niveau, 14 unités de communication par satellite, 1 détecteur de niveau d'eau élevé, 88,55 milles de voies terrassées et bordées, 40,59 milles de voies ferrées meulées, 65 073 traverses remplacées, 18,91 milles de voies ferrées améliorées.

- Plusieurs immeubles ont fait l'objet d'améliorations, notamment : atelier de diesel de North Bay, atelier de réparation des wagons de North Bay, atelier de réparation des roues de North Bay, station électrique de North Bay, atelier d'entretien des voies de North Bay, bureau du parc à matériel remorqué de North Bay, pavillon-dortoir Englehart, atelier de diesel de Cochrane, hôtel Cochrane Station Inn et atelier de réparation des roues de Cochrane.
- L'immeuble Road Stores, construit en 1918, qui fait partie du complexe d'ateliers de North Bay, a été remplacé par une nouvelle installation de pointe.
- Les activités d'amélioration du matériel principal incluaient l'amélioration de 8 wagons de fret, 3 remises en état de locomotives et de 2 bourreuses et l'achat de locomotives et de wagons-tombereaux usagés qui seront remis en état pour remplacer les unités en fin de vie utile. Des améliorations ont été apportées dans divers immeubles, et comprenaient le remplacement d'un ascenseur, l'installation d'un nouveau système de verrouillage et d'un nouveau système téléphonique et des améliorations au système Wi-Fi à l'hôtel Cochrane Station Inn.
- De nombreuses améliorations technologiques ont été apportées en réponse au besoin de modifier le milieu de travail en raison de la pandémie de COVID 19.

Les dépenses en immobilisations du Service de transport en autocars ont totalisé 4 millions de dollars.

- Trois nouveaux autocars de taille moyenne ont été ajoutés à la flotte dans le cadre de l'expansion à Winnipeg, et trois autocars en fin de vie ont été remplacés; on a aussi remis à neuf cinq autocars et modernisé certaines gares.

Gestion des risques

Ontario Northland continue d'élaborer et de mettre en œuvre un programme efficace de gestion du risque d'entreprise (GRE) afin d'appuyer la prise de décisions fondées sur les risques, d'évaluer les possibilités et de veiller à ce que l'organisation se conforme à l'exigence du gouvernement de l'Ontario selon laquelle tous les organismes provinciaux doivent adopter une approche fondée sur les risques dans le contexte de la gestion des activités. La détermination, l'évaluation, la gestion, la surveillance et la déclaration des risques sont essentielles à la réalisation continue des objectifs stratégiques de l'organisation.

Durant l'année, le paysage des risques comprenait les éléments suivants :

Risque	Aperçu général et stratégie d'atténuation
En raison de l'ampleur inconnue de l'incidence de la COVID 19 sur la subvention de fonctionnement, il y avait la possibilité que le budget prévu ne fournisse pas un soutien adéquat en réponse à la pandémie.	Le Groupe de travail sur l'intervention en cas de pandémie a dressé un plan d'intervention en cas de pandémie. Le plan porte sur le maintien des services, la santé des employés et des clients et la communication avec le personnel, les clients et les différents organismes. Ontario Northland a reçu des fonds de fonctionnement supplémentaires pour l'exercice 2020-2021. Ontario Northland gère de façon proactive les répercussions de la pandémie de COVID 19 en cernant d'autres possibilités de revenus et en réalisant des économies opérationnelles et des gains d'efficacité pour 2021-2022. L'organisation a consacré beaucoup de temps à surveiller les répercussions importantes et continues de la pandémie sur les revenus et à élaborer des modèles à cet égard ainsi qu'un budget qui est à la fois rentable et permet à l'organisation de reprendre rapidement ses activités une fois la pandémie terminée.

Risque de déraillement, qui est un risque inhérent à l'industrie.	L'impact d'un déraillement peut exercer une pression importante sur les flux de trésorerie et entraîner une perte de revenus, dont l'ampleur dépend de la gravité du déraillement. Ce risque a été atténué grâce au versement par la province de 2 millions de dollars à Ontario Northland pour rétablir un fonds d'autoassurance. Ontario Northland a mis en œuvre des essais supplémentaires chaque année et a établi un programme récurrent de meulage des rails.
Risque de perte de revenus du transport ferroviaire de marchandises, puisque ces revenus dépendent de 4 gros clients, qui représentent 77 % du total des revenus de fret	Nouer des relations pour accroître les revenus de fret provenant du secteur de l'agriculture et d'autres sources. Des installations de transbordement intermodal sont en voie d'être mises en place afin d'accroître l'accès au transport ferroviaire pour les petites et moyennes entreprises et les entreprises en croissance qui n'y font pas appel actuellement. Nous avons offert un service d'entreposage de wagons pour faire croître les revenus, ce qui s'est traduit par une hausse des revenus même tout au long de la pandémie de COVID 19 Remanier les taux et offrir des incitatifs au volume pour attirer de nouveaux clients. Nous continuons de trouver des occasions de diversifier les sources de revenus pour les services et les actifs de transport.
Risque d'intensification de la concurrence venant du secteur privé sur les itinéraires d'autocars générant des revenus en raison de la déréglementation du secteur du transport intercommunautaire, qui est entrée en vigueur le 1er juillet 2021.	Ontario Northland offre des services de transport en autocar dans les communautés nordiques et rurales ainsi que dans les grandes localités et villes. Les revenus générés grâce aux itinéraires liés aux grandes localités et villes contribuent à compenser les coûts d'exploitation des circuits nordiques et ruraux. Il est essentiel de maintenir ces circuits nordiques et ruraux pour assurer aux citoyens un accès égal aux services de santé et aux centres d'éducation et la capacité de se déplacer à des fins essentielles ou récréatives. Ontario Northland continuera d'offrir un excellent service à la clientèle et des options pratiques en matière d'horaire et de services de transport accessibles, d'assurer des liens assurant l'accès aux services gouvernementaux (services de santé et éducation) et d'effectuer des voyages de longue distance pour permettre aux gens de se déplacer partout dans la province et d'assurer la liaison avec d'autres provinces et d'autres transporteurs.

Risque lié au maintien d'un effectif hautement qualifié dans l'ensemble de l'organisation.	Ontario Northland a besoin d'un grand nombre d'employés qui possèdent des compétences uniques, allant de techniciens de wagons aux chauffeurs d'autobus dans toute l'organisation qui ne sont habituellement pas faciles à trouver dans le Nord de l'Ontario. Pour disposer d'une main-d'œuvre hautement qualifiée, Ontario Northland maintiendra des programmes d'apprentissage et collaborera avec les collèges locaux pour continuer à offrir le programme de technicien de wagons. L'organisme continuera de participer à des salons de l'emploi et de promouvoir les carrières à Ontario Northland. Ontario Northland aura recours à des services de tiers spécialisés lorsque les compétences requises n'existent pas dans l'organisation.
---	--

En 2021-2022, Ontario Northland continuera d'examiner tous les risques pertinents chaque mois et de veiller à l'élaboration et à la mise en place des plans d'atténuation appropriés. La direction continue d'assurer la gestion des risques et l'atténuation des événements de risque respectifs et des autres facteurs importants qui influent sur les résultats.

Forte d'une culture axée sur la responsabilisation et d'une grande perspicacité en affaires, la Commission continue de prendre des décisions en phase avec la responsabilité financière et l'utilisation appropriée des deniers publics et, parallèlement, d'assurer la liaison nécessaire grâce à des solutions de transport dans le Nord de l'Ontario.

Indicateurs de rendement clés

Nos indicateurs de rendement clés (IRC) organisationnels mesurent le rendement de l'organisme et en font rapport aux principaux intervenants et partenaires d'Ontario Northland : le public, y compris les communautés autochtones et le ministère qui surveille ses activités, soit le ministère des Transports de l'Ontario. Les IRC de l'entreprise sont déclarés par rapport aux cibles qui sont fixées à l'issue du processus de planification annuelle des activités. Un ensemble plus détaillé d'IRC est utilisé à l'interne pour gérer les activités quotidiennes. Ontario Northland continue de mettre l'accent sur l'élaboration de son programme de mesure du rendement et la sélection d'entités de comparaison aux normes de l'industrie pour les indicateurs clés de rendement internes et externes décrits dans le plan d'activités 2020 2021.

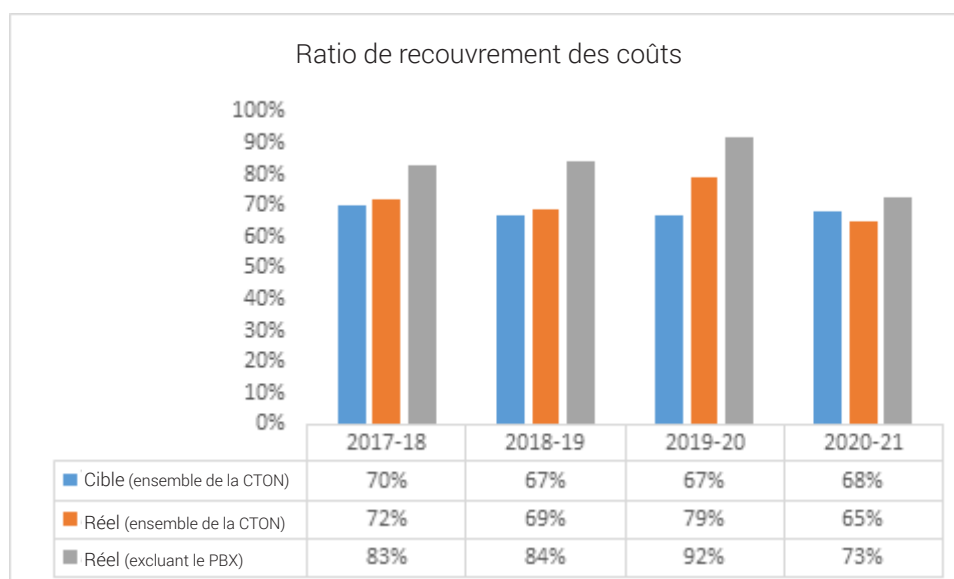
Ratio de recouvrement des coûts

Le ratio de recouvrement des coûts est le rapport entre le total des revenus (à l'exclusion des subventions de fonctionnement et autres et de la vente d'actifs) et le total des coûts de fonctionnement, y compris la répartition organisationnelle (à l'exclusion de l'amortissement, des avantages sociaux futurs et des dépenses à la suite de déraillements). Le ratio de recouvrement des coûts est utilisé comme indicateur clé du rendement financier et constitue une mesure de l'efficacité et de l'efficacité du fonctionnement de l'organisation. Ce ratio représente également la mesure dans laquelle les activités de l'organisation sont autofinancées.

Ontario Northland a toujours affiché l'un des meilleurs ratios de recouvrement des coûts parmi ses pairs nord-américains. Le ratio de recouvrement des coûts (y compris du Polar Bear Express) en 2020 2021 était de 65 % pour tous les services offerts, soit 3 % de moins que l'objectif.

À des fins de comparaison, le ratio de recouvrement des coûts est de 73 % si les services du Polar Bear Express sont exclus. Les services du Polar Bear Express sont fortement subventionnés pour fournir des liaisons essentielles entre les communautés de Cochrane et de Moosonee, ce qui est essentiel pour assurer le seul lien terrestre dans la province aux communautés côtières de la baie James. Par conséquent, le ratio de recouvrement des coûts comprenant les services du Polar Bear Express et le ratio excluant ces services sont examinés en parallèle.

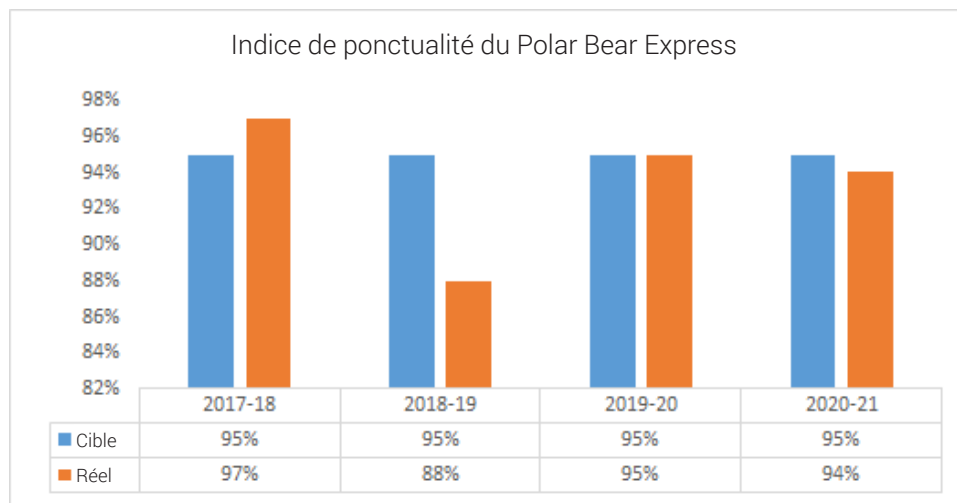
L'écllosion de la COVID 19 en mars 2020 a causé une réduction importante des revenus durant l'ensemble de l'exercice 2020 2021 et ainsi a eu une incidence négative sur le ratio de recouvrement des coûts. Ontario Northland continuera de cerner et de saisir les occasions de générer des revenus tout au long de la phase de reprise après la pandémie.



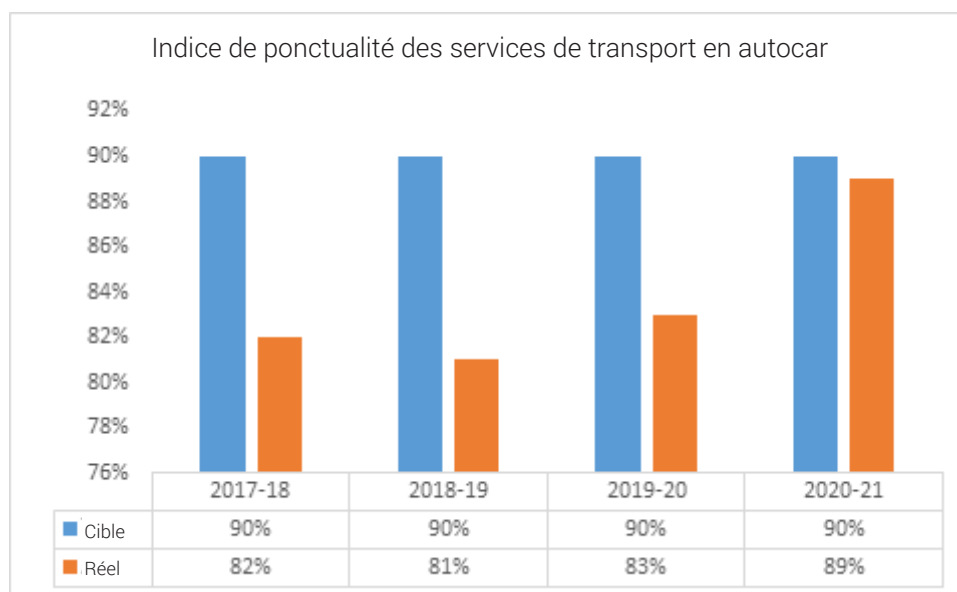
Ponctualité

L'indicateur de ponctualité mesure le nombre de voyages prévus qui arrivent à destination à temps durant la période mesurée. La ponctualité est définie comme l'arrivée dans les 15 minutes avant ou suivant l'heure d'arrivée prévue pour les voyages en train et en autocar.

Dans le cas du Polar Bear Express, la ponctualité était de 94 %, ce qui est inférieur de 1 % à l'objectif et s'explique par les limitations de vitesse et les travaux saisonniers sur les voies ferrées. Le respect des délais dépend de divers facteurs, comme l'entretien des voies et les conditions météorologiques. Ontario Northland dispose d'un vaste programme d'entretien pour s'assurer que le parc de véhicules de chemin de fer et l'infrastructure des voies sont en bon état et sécuritaires pour son personnel et ses passagers.

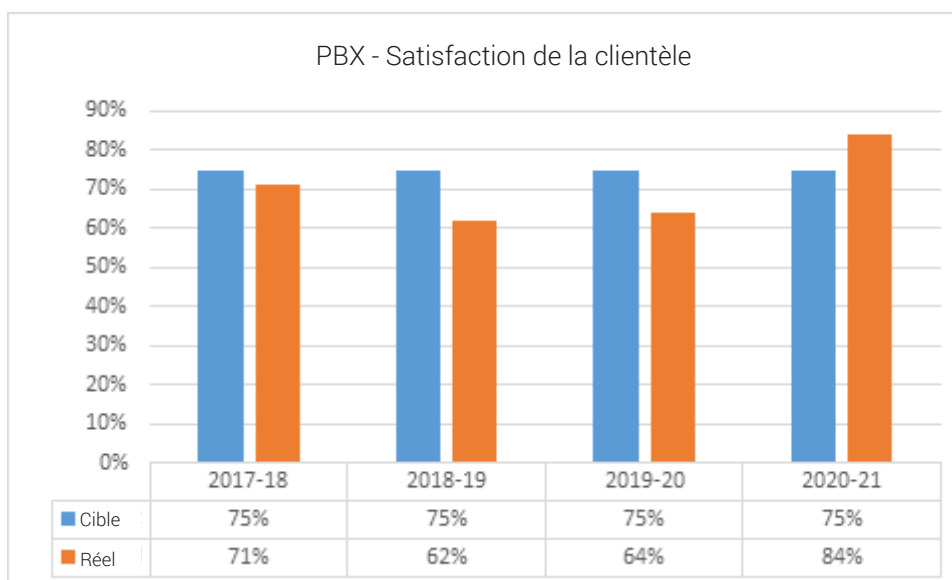


Dans le cas des services de transport en autocar, la ponctualité était de 89 %, ce qui est inférieur de 1 % à l'objectif en raison de l'état des routes, des fermetures de routes, de la congestion, des distances parcourues et des conditions météorologiques, qui sont tous des facteurs qui échappent au contrôle d'Ontario Northland. Ontario Northland continue de travailler à des facteurs sur lesquels nous exerçons un contrôle afin de respecter les délais, comme la durée des arrêts et l'entretien de la flotte, pour faire en sorte que nous continuions à faire des efforts pour atteindre notre objectif.



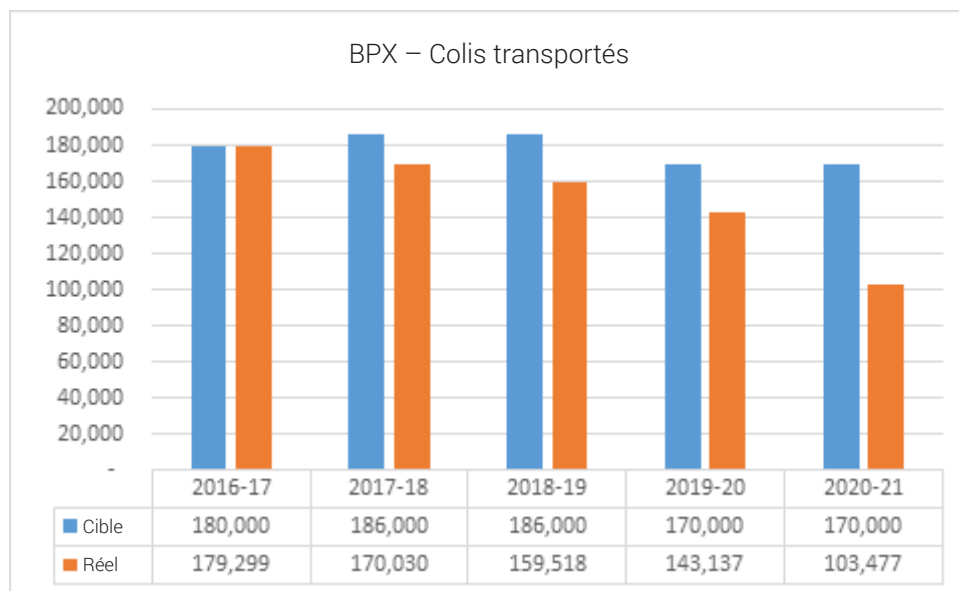
Satisfaction de la clientèle à l'égard des services du Polar Bear Express

Ontario Northland demande aux passagers de remplir des sondages annuels sur leur satisfaction à l'égard des services reçus à bord du train de passagers Polar Bear Express. Le taux de satisfaction de la clientèle pour 2020-2021 était de 84 %, soit 9 % au-dessus de l'objectif, et ce malgré le fait que le service de train de passagers Polar Express entre Cochrane et Moosonee a été suspendu temporairement durant 45 jours au début du printemps 2020 et que de nombreuses mesures de sécurité ont été mises en place pour freiner la propagation de la COVID 19 pendant que le train était opérationnel. Bien que cela ait pu causer des inconvénients et de l'inconfort aux usagers, la satisfaction de la clientèle avait en fait bondi, passant de 64 % en 2019-2020 à un sommet historique de 84 %, dépassant ainsi l'objectif de 75 % l'an dernier. Les usagers semblaient apprécier le fait que la CTON a respecté les directives des autorités sanitaires locales, a consulté les communautés autochtones et a communiqué rapidement les nouveaux processus et changements d'horaire aux passagers au moyen de campagnes d'envoi de bulletins électroniques et de publication de messages dans les médias sociaux.



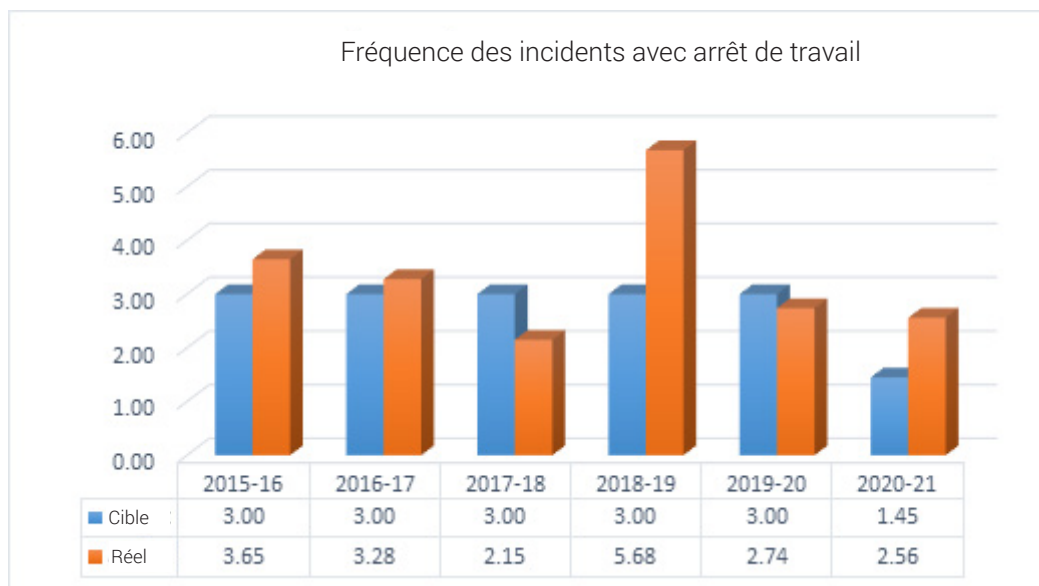
Nombre de colis transportés par autocar

Cette mesure du rendement a pour but de suivre le nombre de colis transportés par les services de transport en autocar d'Ontario Northland. Cette année, le nombre de colis transportés a été inférieur à l'objectif de 39 % (soit près de 70 000 colis) en raison de la pandémie de COVID 19 et de la fin des opérations de Greyhound au Canada, ce qui a perturbé la continuité des expéditions à travers le pays. Les Services de messagerie par autocar ont continué d'offrir une solution d'expédition abordable et fiable aux communautés du Nord tout au long de la pandémie de COVID 19. Compte tenu de la réduction du nombre d'itinéraires d'autocars à l'horaire, qui se traduit par des possibilités réduites d'expédition de colis, le nombre de colis transportés a été positif. Si la tendance se maintient au cours du prochain exercice financier, nous continuerons de voir une augmentation du nombre de colis transportés et nous atteindrons les objectifs fixés.



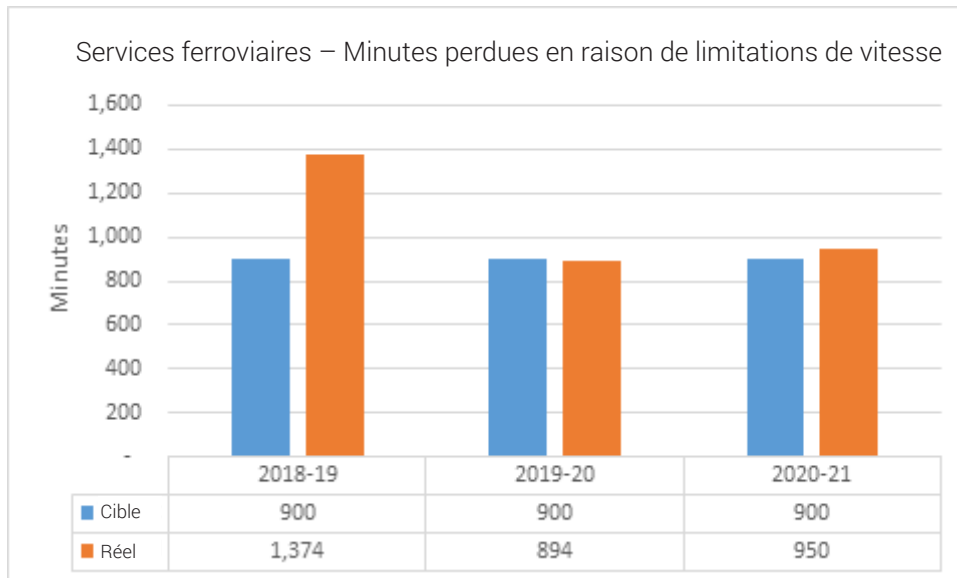
Fréquence des accidents avec arrêt de travail parmi les employés

L'indicateur de fréquence des accidents avec arrêt de travail mesure le nombre de blessures ou de maladies entraînant une interruption du travail qui surviennent en milieu de travail par million d'heures travaillées. Cette mesure permet de déterminer dans quelle mesure le milieu de travail est sécuritaire pour les travailleurs. Cette année, nous avons fixé un objectif ambitieux consistant à réduire de plus de 50 % la fréquence des accidents avec arrêt de travail. Bien que cet objectif n'ait pas été atteint, leur fréquence a diminué de 6,6 %. L'équipe de santé et sécurité a effectué des analyses des tendances et des causes profondes des lésions récurrentes et/ou des longues absences. Nous avons dressé un plan d'action pour nous attaquer de façon proactive aux causes fréquentes des blessures, y compris l'introduction d'une analyse des tâches pour les postes où il y a un nombre excessif de blessures. La CTON prévoit également créer un poste de spécialiste en prévention des blessures au cours du prochain exercice afin de réduire davantage la fréquence des accidents avec arrêt de travail à Ontario Northland.



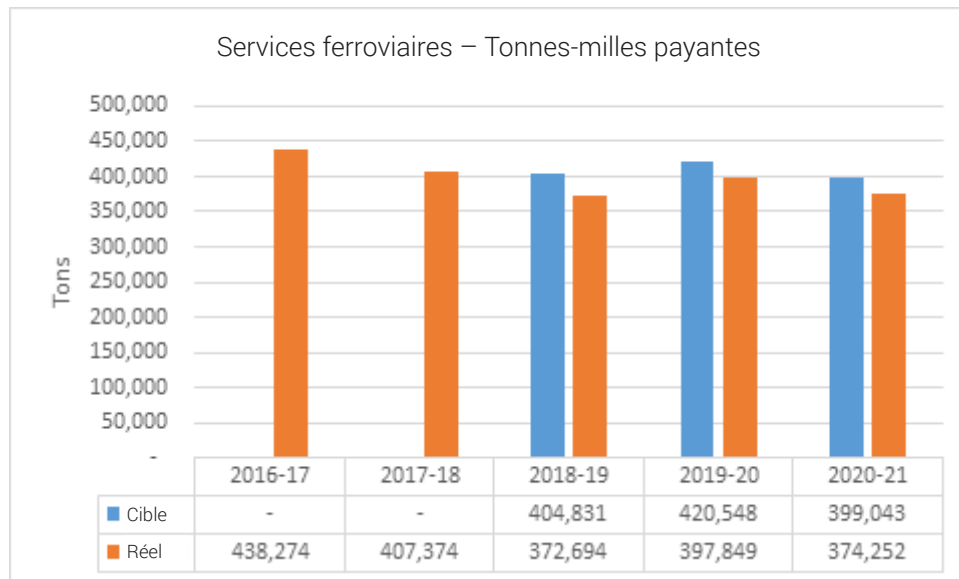
Minutes perdues à cause des limitations de vitesse

Une limitation de vitesse est une restriction locale sur la voie ferrée ordonnant au conducteur de réduire sa vitesse à une vitesse inférieure à la limite de vitesse normale prévue sur la voie et qui est habituellement imposée lorsque la voie présente une défectuosité ou que des travaux d'entretien sont effectués sur une section de la voie ou que la pente et la courbure de la voie l'exigent. Cette mesure de rendement enregistre le temps additionnel qu'il faut à un train pour terminer son trajet en raison d'une limitation de vitesse. Ontario Northland était à 50 minutes de son objectif de 900 minutes en raison des conditions ferroviaires causées par un déraillement qui est survenu à la fin du dernier exercice entre North Bay et Cochrane. Par conséquent, le programme de remplacement et de meulage des rails a été ajusté pour cibler ces régions et réduire le nombre des limitations de vitesse jusqu'à la fin de l'exercice. De plus, Ontario Northland a étendu le programme ferroviaire de 16 000 pieds et a remplacé 3,3 milles de rails de remploi pour réduire le nombre des limitations de vitesse.



Tonnes-milles payantes

L'indicateur tonnes-milles payantes (TMP) sert à mesurer le nombre de tonnes payantes transportées sur un mille. Ontario Northland n'a pas atteint son objectif fixé pour les TMP, ce qui veut dire que les revenus de transport de ligne de marchandises étaient également inférieurs au budget. Nous continuons de travailler avec nos clients pour augmenter les chargements transportés par wagon et les revenus connexes afin d'atteindre nos objectifs fixés pour les TMP. Nous poursuivons aussi nos efforts pour attirer des clients potentiels pour de nouvelles possibilités de fret au cours du prochain exercice.



États financiers

Commission de transport Ontario Northland **États financiers consolidés** Pour l'exercice clos le 31 mars 2021

Commission de transport Ontario Northland

États financiers consolidés

Pour l'exercice clos le 31 mars 2021

Table des matières

Responsabilité de la direction - 38

Rapport de l'auditeur indépendant - 39

États financiers

État consolidé de la situation financière - 42

État consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif net (déficit) - 43

État consolidé des flux de trésorerie - 44

Notes afférentes aux états financiers consolidés - 45 - 67

Responsabilité de la direction

La direction de la Commission de transport Ontario Northland est responsable de l'intégrité et de la présentation fidèle des états financiers consolidés et des autres renseignements inclus dans le rapport annuel. Les états financiers consolidés ont été préparés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public. La préparation d'états financiers consolidés suppose nécessairement l'utilisation de jugement et des meilleures estimations de la direction, particulièrement lorsque les opérations liées à la période comptable en cours ne peuvent être déterminées avec certitude avant les périodes ultérieures. Toutes les données financières contenues dans le rapport annuel sont conformes aux états financiers consolidés.

La Commission maintient des systèmes de contrôle comptable internes de haute qualité qui lui permettent, avec un degré raisonnable de certitude, d'attester l'exactitude et la fiabilité de son information financière, ainsi que la comptabilisation appropriée de ses actifs et passifs et la protection efficace de ses actifs.

La Commission doit veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de contrôle interne et de production de rapports financiers. La Commission rencontre la direction et les vérificateurs externes pour s'assurer que chaque groupe s'est acquitté de ses responsabilités. Ces états financiers consolidés ont été examinés et approuvés par la Commission.

Ces états financiers consolidés ont été vérifiés par la vérificatrice générale de l'Ontario (VGO), dont la responsabilité consiste à exprimer une opinion sur la question de savoir si les états financiers sont présentés fidèlement et conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public. Le rapport de la vérificatrice indépendante qui suit décrit la portée de son examen et de son opinion.



T. Laughren
Président



C. Moore
Présidente-directrice générale

North Bay (Ontario) P1B 1B1
Le 25 juin 2021



Rapport de la vérificatrice indépendante

Soumis à la Commission de transport Ontario Northland

Avis

J'ai audité les états financiers consolidés de la Commission de transport Ontario Northland (la Commission), qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 mars 2021, ainsi que les états consolidés des résultats et de l'évolution de l'actif net (déficit) et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes afférentes aux états financiers consolidés, y compris un résumé des principales conventions comptables.

À mon avis, les états financiers fournis donnent, dans tous leurs aspects importants, une image fidèle de la situation financière de la Commission en date du 31 mars 2021, de ses résultats d'exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Mes responsabilités découlant de ces normes sont décrites en détail dans la section du rapport intitulée « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés ». Je suis indépendante de la Commission conformément aux exigences éthiques canadiennes qui sont pertinentes pour mon audit des états financiers consolidés, et je me suis acquittée de mes autres responsabilités éthiques conformément à ces exigences. J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour servir de fondement à mon opinion d'auditrice.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance des 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 exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Pour préparer les états financiers consolidés, la direction évalue la capacité de la Commission à poursuivre ses activités, divulgue, le cas échéant, les questions relatives à la continuité et utilise l'approche de continuité, à moins que la Commission ait l'intention de cesser ses activités, ou qu'elle n'ait d'autre solution réaliste que de le faire.

Il revient aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus lié aux informations financières de la Commission.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des   tats financiers consolidés

Mon objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les   tats financiers consolidés dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de publier un rapport d'audit qui renferme mon opinion. L'assurance raisonnable est un niveau élevé d'assurance, mais elle ne garantit pas qu'un audit effectué conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada détectera immanquablement une anomalie significative existante. Les anomalies peuvent découler de fraudes ou d'erreurs et sont considérées comme significatives si, individuellement ou collectivement, elles peuvent raisonnablement influencer sur les décisions économiques prises par les utilisateurs sur la base des   tats financiers consolidés.

Dans le cadre d'un audit conforme aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, j'exerce mon jugement professionnel et je maintiens un scepticisme professionnel tout au long de l'audit.    cette fin, j'ai également mené les activités suivantes :

- Cerner et évaluer les risques d'anomalies significatives dans les   tats financiers consolidés, qu'elles résultent de fraudes ou d'erreurs; concevoir et appliquer des procédures d'audit adaptées à ces risques; et obtenir des éléments probants suffisants et appropriés servant de fondement à mon opinion. Le risque de ne pas détecter d'anomalies significatives résultant d'une fraude est plus élevé que celui découlant d'une erreur, car la fraude peut impliquer de la collusion, de la falsification, des omissions intentionnelles, de fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne.
- Prendre en considération le contrôle interne dans la mesure où c'est pertinent aux fins de l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la Commission.
-   valuer le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables et des informations connexes fournies par la direction.
- Formuler une conclusion concernant le caractère approprié de l'application, par la direction, de l'hypothèse de continuité d'exploitation et, d'après les éléments probants obtenus, l'existence d'incertitudes significatives au sujet d'  v  nements ou de conditions susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la Commission de poursuivre ses activités. Si je conclus à l'existence d'une incertitude importante, je suis tenue d'attirer l'attention, dans mon rapport d'audit, sur les informations connexes fournies dans les   tats financiers ou, si ces informations sont inadéquates, de modifier mon opinion. Mes conclusions sont fondées sur les éléments probants que j'ai obtenus jusqu'à la date de mon rapport d'audit. Toutefois, des conditions ou des   v  nements futurs peuvent faire en sorte que la Commission cesse ses activités.
-   valuer la présentation, la structure et le contenu des   tats financiers consolidés dans leur ensemble, y compris les informations fournies, et déterminer si les   tats financiers consolidés représentent les opérations et les   v  nements sous-jacents de manière à assurer une présentation fidèle.

Je communique avec les responsables de la gouvernance au sujet notamment de l'étendue et du calendrier prévus de l'audit et des constatations importantes qui en découlent, y compris toutes lacunes importantes dans le contrôle interne que j'ai relevées pendant l'audit.



25 juin 2021

Vérificatrice générale

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

31 mars	2021	2020
Actif		
Actuel		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	17 400 \$	11 919 \$
Débiteurs (moins la provision – 201 \$; 391 \$ en 2020)	14 359	15 932
Inventaire	20 081	13 962
Dépenses prépayées	1 274	1 151
	53 114	42 964
Encaisse affectée (notes 3 et 7)	2 000	2 290
Immobilisations (note 4)	511 611	473 597
	566 725 \$	518 851 \$
Passif et actif net		
Actuel		
Comptes créditeurs et charges à payer	33 098 \$	25 006 \$
Tranche actuelle de la dette à long terme (note 9)	101	96
Revenues reportés	7 257	7 040
	40 456	32 142
Apports gouvernementaux reportés (note 7)	2 000	2 290
Apports gouvernementaux en capital reportés (note 8)	432 841	389 053
Dette à long terme (note 9)	1 144	1 245
Obligation au titre des avantages constitués non liés à la retraite (note 5 b)	84 469	85 141
Passif relatif aux sites contaminés (note 10)	6 675	6 675
	567 585	516 546
Actif net (déficit)		
Non affecté	(860)	2 305
	566 725 \$	518 851 \$

Éventualités (note 13)

Engagements (note 14)

Approuvé au nom de la Commission :

Président



Présidente-directrice



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

Pour l'exercice clos le 31 mars 2020	2021	2020
Revenus		
Ventes et autres (note 12)	61 269 \$	72 673 \$
Dépenses (note 12)		
Effectif et avantages sociaux	53 069	51 099
Matériaux et pièces	16 902	17 770
Services	8 292	7 196
Fournitures et équipement	5 232	4 264
Autres (note 16)	11 272	16 297
Intérêts sur la dette à long terme (note 9)	58	74
Perte (gain) au moment de la vente d'immobilisations	(930)	520
Amortissement des immobilisations	20 696	19 728
Avantages sociaux futurs (note 5)	7 809	18 435
	122 400	135 383
Insuffisance des revenus par rapport aux charges avant le financement gouvernemental	(61 131)	(62 710)
Apports gouvernementaux aux fonds de fonctionnement (note 11)	2 877	45 729
Amortissement des apports de capital reportés (note 8)	15 089	14 052
Insuffisance des revenus par rapport aux charges pour l'exercice	(3 165 \$)	(2 929 \$)
Actif net non affecté, au début de l'exercice	2 305 \$	5 234 \$
Actif net (déficit) non affecté, fin de l'exercice	(860 \$)	2 305 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers consolidés.

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

Exercice clos le 31 mars 2020	2021	2020
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes :		
Activités de fonctionnement		
Insuffisance (excédent) des revenus par rapport aux charges pour l'exercice	(3 165 \$)	(2 929 \$)
Postes sans incidence sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	20 696	19 728
Amortissement des apports en capital reportés	(15 089)	(14 052)
Pertes (gains) sur la cession d'immobilisations	(930)	520
Avantages sociaux futurs	7 809	18 435
	9 321	21 702
Variation des soldes hors trésorerie du fonds de roulement		
Comptes débiteurs	1 573	4 434
Inventaire	(6 119)	1 083
Dépenses prépayées	(123)	(369)
Comptes créditeurs et charges à payer	8 092	(5 081)
Apports gouvernementaux et revenus reportés	(73)	6 799
	12 671	28 568
Activités d'investissement		
Achat d'immobilisations	(59 752)	(53 291)
Revenus de la vente d'immobilisations	1 097	387
	(58 655)	(52 904)
Activités de financement		
Marge de crédit de fonctionnement	-	(5 000)
Remboursement du principal de la dette à long terme	(96)	(389)
Apports en capital reportés	59 752	53 291
Cotisations de retraite versées	(4 082)	(12 511)
Prestations autres que de retraite versées	(4 399)	(3 625)
Règlement lié aux régimes de retraite	-	(4 519)
	51 175	27 247
Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de l'année	5 191	2 911
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice	14 209	11 298
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice	19 400 \$	14 209 \$
Représenté par		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	17 400 \$	11 919 \$
Encaisse affectée (note 3)	2 000	2 290
	19 400 \$	14 209 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

1. Nature de l'organisation

La Commission de transport Ontario Northland (la « Commission ») est un organisme de la Couronne qui relève du ministre des Transports. La Commission fournit une variété de services, y compris le transport ferroviaire de marchandises, le transport ferroviaire de passagers, des services de transport en autocar et des services de remise à neuf et de réparation principalement dans le Nord de l'Ontario.

La Commission tire des revenus de la prestation de services de transport. La Commission reçoit également des subventions annuelles de fonctionnement et d'immobilisations de la province de l'Ontario. La capacité de la Commission de continuer à offrir ses services et de remplir son mandat dépend des subventions continues qu'elle reçoit de la province.

À titre d'organisme de la Couronne sans but lucratif de la province, la Commission est exonérée de l'impôt sur le revenu. Cette exonération s'étend à sa filiale en propriété exclusive et, par conséquent, aucune disposition fiscale n'est comptabilisée dans les présents états financiers.

2. Principales conventions comptables

Comme l'exige le Manuel de comptabilité pour le secteur public, les états financiers de la Commission doivent être établis selon les règles applicables aux organismes sans but lucratif du secteur public. Ils comprennent les comptes de la Commission et de sa filiale en propriété exclusive, la Nipissing Central Railway Company.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie comprend les fonds en caisse, les soldes bancaires et l'encaisse soumise à des restrictions internes.

Comptes débiteurs

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

Inventaire

Les matériaux et les fournitures sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette en utilisant la méthode d'établissement des coûts moyens pondérés. La Commission utilise les mêmes formules de coût pour tous les stocks de nature et d'utilisation semblables à la Commission. La Commission examine périodiquement la valeur des articles en stock et enregistre les dépréciations ou les radiations en se fondant sur son évaluation des stocks à lente rotation ou désuets. Lorsque la valeur de réalisation nette est inférieure au coût de possession, les stocks sont dépréciés en conséquence. Lorsque les circonstances qui ont entraîné la dépréciation des stocks disparaissent, cette dépréciation antérieure est inversée.

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

2. Principales conventions comptables (suite)

Immobilisations

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

La durée de vie utile estimative des principales catégories d'immobilisations est la suivante :

Terrains	Aucun amortissement
Matériel roulant	30 à 40 ans
Voies et routes	20 à 100 ans
Bâtiments	20 à 50 ans
Équipement	3 à 40 ans
Autocars	10 ans

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

Dépréciation d'immobilisations

Les immobilisations faisant l'objet d'un amortissement sont soumises à un examen de dépréciation chaque fois que des événements ou des changements dans les circonstances indiquent qu'elles risquent de ne pas contribuer à la capacité de la Commission de fournir ses services. On mesure la capacité de recouvrement en comparant la valeur comptable aux flux de trésorerie futurs estimés non actualisés que l'actif devrait générer. Si la valeur comptable de l'actif dépasse ses flux de trésorerie futurs estimés, l'actif et les apports en capital reportés connexes sont amortis par l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa juste valeur. Lorsque les cours du marché ne sont pas disponibles, la Commission utilise les flux de trésorerie futurs attendus actualisés à un taux proportionnel aux risques associés au recouvrement de l'actif comme estimation de la juste valeur.

Comptabilisation des revenus

Les revenus de toutes les sources sont comptabilisés lorsque toutes les conditions suivantes sont réunies :

- a) les services sont fournis ou les produits sont livrés aux clients
- b) il existe des preuves claires de l'existence d'une entente
- c) la collecte est raisonnablement assurée.

Les revenus contractuels sont généralement comptabilisés en pourcentage d'achèvement lorsque les travaux atteignent des jalons prédéterminés du projet.

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

2. Principales conventions comptables (suite)

Comptabilisation des revenus (suite)

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

- Les apports non affectés sont constatés à titre de revenus lorsqu'ils sont reçus ou à recevoir si les montants peuvent faire l'objet d'une estimation raisonnable et si leur versement est raisonnablement assuré.
- Les apports grevés d'affectations externes liés aux dépenses de fonctionnement sont comptabilisés à titre de revenus lorsque les dépenses connexes sont engagées.
- La province rembourse à la Commission le coût de certaines immobilisations achetées aux fins de ses opérations. La Commission comptabilise les apports comme des apports en capital reportés. Les apports en capital reportés sont amortis en revenus selon la méthode linéaire à des taux correspondant à ceux des immobilisations connexes.

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite – Les employés de la Commission sont membres du Régime de retraite de la fonction publique (RRF) et du Compte des avantages sociaux supplémentaires des fonctionnaires (CASSF). La Commission rend compte de sa participation au RRF et au CASSF, qui sont des régimes de retraite interentreprises à prestations déterminées, en tant que régimes à cotisations déterminées.

La province de l'Ontario, qui est l'unique souscripteur du RRF et du CASSF, détermine les paiements annuels de la Commission aux régimes et veille à ce que les caisses de retraite soient financièrement viables. Tout excédent ou passif non capitalisé découlant des évaluations actuarielles prévues par la loi ne constitue pas un actif ou une obligation de la Commission. Par conséquent, les cotisations de la Commission sont comptabilisées comme s'il s'agissait de régimes à cotisations déterminées dont les cotisations sont passées en charges dans la période où elles sont exigibles.

Régimes autres que de retraite – La Commission offre aux employés des prestations postérieures au départ à la retraite autres que de retraite, comme l'assurance-vie collective, les soins de santé et l'invalidité de longue durée, par l'entremise de régimes à prestations déterminées. Les coûts associés à ces prestations futures sont déterminés au moyen de calculs actuariels selon la méthode des prestations projetées au prorata du service et des hypothèses fondées sur la meilleure estimation. En outre, à titre d'employeur figurant à l'annexe 2 de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT), la Commission comptabilise les indemnités d'accident du travail selon la comptabilité d'exercice à l'aide de calculs actuariels fournis par la CSPAAT pour les indemnités en vigueur, les indemnités non encore accordées et les frais administratifs de traitement des données.

Les charges liées et non liées au régime de retraite comprennent les coûts du service courant, les intérêts et les rajustements découlant des modifications apportées au régime, les changements dans les hypothèses et les gains ou pertes actuariels nets. Ces dépenses sont comptabilisées durant l'exercice au cours duquel les employés fournissent des services à la Commission. Les gains et pertes découlant d'un événement sont comptabilisés immédiatement à titre de revenus ou de charges (CSPAAT et invalidité de longue durée).

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

2. Principales conventions comptables (suite)

Conversion des devises étrangères

Les actifs et passifs monétaires libellés en devises sont convertis aux taux de change en vigueur à la date du bilan consolidé. Les revenus et les charges sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de la transaction. Les gains et pertes réalisés et non réalisés sont inclus dans le calcul de l'excédent des revenus par rapport aux charges.

Estimations comptables

La préparation des états financiers consolidés, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, exige que la direction effectue des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés de l'actif et du passif et sur les montants déclarés des revenus et des dépenses au cours de l'exercice. La pandémie de coronavirus (« COVID-19 ») a ajouté à l'incertitude entourant les estimations de la Commission principalement en raison d'une réduction de l'information disponible à partir de laquelle formuler des hypothèses importantes pour les estimations critiques.

Les domaines importants où il est nécessaire pour la direction de faire des estimations incluent la durée de vie utile des immobilisations, les provisions pour créances et les stocks, le passif lié aux sites contaminés et les obligations au titre des prestations de retraite et des avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que de retraite. De par leur nature, ces estimations sont sujettes à de l'incertitude.

Les comptes débiteurs sont assujettis à de l'incertitude en raison de l'exposition de la Commission au risque de crédit que présentent les clients individuels (voir aussi la note 18). En raison de la pandémie de COVID-19, il y a une incertitude supplémentaire causée par les retards potentiels dans la collecte des paiements auprès des clients en raison du ralentissement économique causé par les mesures d'urgence visant à lutter contre la propagation de la COVID-19. L'effet des changements qui surviennent dans ces estimations sur les états financiers consolidés au cours des exercices futurs pourrait être important. Ces estimations font l'objet d'un examen périodique et, à mesure que des rajustements s'avèrent nécessaires, ils sont présentés dans l'état consolidé des résultats de l'exercice au cours duquel on se rend compte de leur nécessité.

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

2. Principales conventions comptables (suite)

Instruments financiers

Les instruments financiers de la Commission sont évalués soit à la juste valeur, soit au coût amorti. La méthode comptable de chaque catégorie est la suivante :

À la juste valeur

Cette catégorie comprend la trésorerie et les équivalents de trésorerie qui sont initialement comptabilisés au coût puis comptabilisés à la juste valeur.

Les coûts de transaction liés aux instruments financiers de la catégorie de la juste valeur sont passés en charges au fur et à mesure que les dépenses sont engagées.

Coût amorti

Cette catégorie comprend les comptes débiteurs, les comptes créditeurs et les charges à payer ainsi que la dette à long terme. Ces éléments sont initialement comptabilisés au coût puis comptabilisés au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins les pertes de valeur sur les actifs financiers, à l'exception des apports, qui sont initialement comptabilisés à la juste valeur.

Les coûts de transaction liés aux instruments financiers dans la catégorie des coûts amortis sont ajoutés à la valeur comptable de l'instrument.

Les dépréciations des actifs financiers dans la catégorie des coûts amortis sont comptabilisées lorsque le montant d'une perte est connu avec suffisamment de précision et qu'il n'existe aucune perspective réaliste de recouvrement. Les actifs financiers sont ensuite ramenés à la valeur de réalisation nette, la dépréciation étant comptabilisée dans l'état des résultats.

Passif lié aux sites contaminés

Un site contaminé est un site où les concentrations de substances dépassent les quantités maximales acceptables en vertu d'une norme environnementale. Les sites faisant actuellement l'objet d'une utilisation productive ne sont considérés comme des sites contaminés que si un événement inattendu entraîne une contamination. Un passif lié à l'assainissement des sites contaminés est comptabilisé lorsque la Commission est directement responsable ou accepte la responsabilité, prévoit renoncer à des avantages économiques futurs et peut faire une estimation raisonnable du montant. Le passif comprend tous les coûts directement attribuables aux activités d'assainissement, y compris les activités postérieures à l'assainissement, l'entretien et la surveillance. Le passif est comptabilisé après déduction des recouvrements prévus.

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

Exercice clos le 31 mars 2021

3. Encaisse affectée

	2021	2020
Encaisse grevée d'affectations externes – Apports reportés (note 7)	2 000 \$	2 290 \$
	2 000 \$	2 290 \$

4. Immobilisations

			2021	2020
			Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
	Coût	Amortissement cumulé		
Services de transport ferroviaire				
Routes	566 671 \$	189 604 \$	377 067 \$	336 631 \$
Bâtiments	68 428	30 562	37 866	35 646
Équipement	135 263	69 928	65 335	70 037
En construction	13 207	-	13 207	14 048
Services d'autocar				
Routes	3 437	1 051	2 386	2 614
Bâtiments	23 163	7 657	15 506	14 394
Équipement	528	284	244	227
En construction				
	810 697 \$	299 086 \$	511 611 \$	473 597 \$

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

5. Avantages sociaux futurs

Fusion et compression de régimes

Au 1^{er} mai 2018, le Régime de retraite de la Commission a été fusionné avec le Régime de retraite de la fonction publique (RRFP) et le Régime de retraite supplémentaire (RRS) de la Commission a été fusionné avec le Compte des avantages sociaux supplémentaires des fonctionnaires (CASSF) (désigné collectivement comme la « fusion »).

La Commission a obtenu le consentement de l'Autorité ontarienne de réglementation des services financiers (ARSF) pour transférer tous les actifs et passifs liés aux prestations de retraite déterminées au RRFP et au CASSF le 27 septembre 2019.

En vertu de l'entente de transfert, la Commission était tenue de payer tout déficit découlant des variations de la valeur de l'actif entre le 1^{er} mai 2018 (date d'entrée en vigueur de la fusion) et la date du consentement au transfert de l'actif (27 septembre 2019) à la fois pour le Régime de retraite et le Régime de retraite supplémentaire. Le Régime de retraite n'était pas déficitaire. Le déficit de 4 519 \$ dans le RRS a été subventionné par le ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines et la somme correspondante a été versée au CASSF.

De plus, des cotisations ont été versées au Régime de retraite pour financer le déficit de solvabilité. Les cotisations faites au Régime pour combler le déficit de solvabilité ont cessé le 27 septembre 2019, date du consentement. Tous les actifs du régime de retraite ont été transférés au RRFP et au CASSF le 18 décembre 2019.

Régime de retraite

Le RRFP et le CASSF sont des régimes contributifs à prestations déterminées. Les participants au RRFP reçoivent des prestations fondées sur la durée du service et les gains annuels moyens au cours des cinq années consécutives qui procurent les gains les plus élevés avant la retraite, la cessation d'emploi ou le décès. Le RRFP est financé par les cotisations des employeurs et des participants ainsi que par les revenus de placement de la Caisse de retraite des fonctionnaires. Les cotisations des participants et des employeurs sont versées à la Commission du régime de retraite de l'Ontario (CRRO). La partie de ces cotisations qui dépasse les plafonds prévus par la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) est transférée au CASSF.

Les employés à temps plein de la Commission cotisent à la Caisse de retraite des fonctionnaires (CRF), régime de retraite à prestations déterminées ouvert aux employés de la province et de nombreux organismes provinciaux. Les paiements annuels de la Commission sont inclus dans les charges liées aux avantages sociaux futurs.

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

5. Avantages sociaux futurs (suite)

Régime d'avantages sociaux postérieurs à l'emploi

La Commission offre aux employés des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite, comme l'assurance-vie collective, les soins de santé et l'invalidité de longue durée, par l'entremise de régimes à prestations déterminées. L'obligation au titre des prestations autres que de retraite et les charges à payer sont déterminées annuellement par des actuaires indépendants qui se conforment aux pratiques actuarielles reconnues et aux normes comptables canadiennes pour le secteur public et se basent sur les meilleures estimations de la direction. Conformément à la réglementation existante sur les régimes de retraite, des évaluations annuelles seront effectuées pour les régimes de retraite de la Commission. La date du plus récent rapport aux fins comptables portant sur le régime d'avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les pensions était le 31 mars 2021.

Les renseignements sur les régimes de retraite et autres avantages sociaux de la Commission sont présentés dans les tableaux suivants.

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

Régimes de retraite :

	Régime de retraite	RSS	2021 Total	2020 Réal
Actif au titre des prestations constituées (passif) au début de l'exercice	\$	\$	\$	(2 905) \$
Avantages sociaux futurs	-	-	-	4 095
Apports de fonds	-	-	-	8 432
Paievements de règlement	-	-	-	4 519
Perte - règlement/compression	-	-	-	(14 141)
Passif au titre des prestations constituées, fin de l'exercice	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Provision pour moins-value	-	-	-	-
Prestations constituées (passif) sans la provision pour moins- value, fin de l'exercice	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

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

Exercice clos le 31 mars 2021

5. Avantages sociaux futurs (suite)

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

Régimes autres que de retraite :

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Obligation au titre des prestations constituées		
à la fin de l'exercice	(68 140 \$)	(92 070 \$)
(Gain) (perte) actuariel(le) net(te) non amorti(e)	<u>(16 329)</u>	<u>6 929</u>
 Passif au titre des prestations constituées, fin		
de l'exercice	<u>(84 469) \$</u>	<u>(85 141) \$</u>
 Passif au titre des prestations constituées,		
début de l'exercice	(85 141 \$)	(84 456 \$)
Charges au titre des prestations	(3 727)	(4 310)
Prestations versées	<u>4 399</u>	<u>3 625</u>
 Passif au titre des prestations constituées à la		
fin de l'exercice	<u>(84 469) \$</u>	<u>(85 141) \$</u>

Les indemnités d'accident du travail de 11 586 \$ (11 676 \$ en 2020) sont incluses au passif accumulé au titre des prestations autres que de retraite. Ce montant a été déterminé à partir des plus récents calculs actuariels disponibles fournis par la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail au 31 décembre 2020.

c. Composantes des charges périodiques nettes au titre des prestations de retraite

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Cotisations au régime de retraite	4 082 \$	4 079 \$
Intérêts sur obligations au titre des prestations constituées	-	27 011
Rendement attendu des actifs du régime	-	(25 637)
Amortissement des gains actuariels nets	-	(4 920)
Perte - Règlement/compression	-	14 141
Variation de la provision pour moins-value	<u>-</u>	<u>(549)</u>
	<u>4 082 \$</u>	<u>14 125 \$</u>

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

5. Avantages sociaux futurs (suite)

d. Composantes des charges périodiques nettes au titre des prestations autres que de retraite

	2021	2020
Coût des services actuels	3 352 \$	1 483 \$
Intérêts sur les obligations au titre des prestations constituées	1 409	2 473
Amortissement et comptabilisation immédiate des gains (pertes) actuariel(le)s net(te)s	(1 034)	354
	3 727 \$	4 310 \$

e. Hypothèses moyennes pondérées

	2021	2020
Taux d'actualisation – pension	s.o.	5,00 %
Taux d'actualisation – hors pension	2,82 %	2,94 %
Taux d'actualisation – invalidité de longue durée	1,89 %	2,94 %
Taux d'actualisation – CSPAAT	4,75 %	4,75 %
Taux d'augmentation des indemnités	2,00 %	2,00 %
Augmentation des coûts des médicaments	5,37 %	5,00 %
Augmentation des coûts médicaux et hospitaliers	5,37 %	5,00 %
Augmentation des coûts des soins dentaires	3,00 %	4,50 %
Augmentation des coûts des soins de la vue	0,00 %	0,00 %

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

6. Facilités de crédit

Depuis le 31 mars 2021, la Commission collabore avec le Ministère pour renouveler une marge de crédit d'exploitation de 5 millions de dollars auprès de l'Office ontarien de financement (OOF), laquelle marge de crédit a expiré en septembre 2020. Au 31 mars 2020, il n'y avait aucun montant impayé dans la marge de crédit d'exploitation, qui portait intérêt au coût d'emprunt de la province de l'Ontario pour un terme de 30 jours plus 2,5 points de base.

7. Apports reportés

Les apports reportés sont des fonds affectés reçus de la province qui doivent servir uniquement pour payer des dépenses futures. Au 31 mars 2021, le solde représente les fonds du ministère des Transports (MTO) devant servir de réserve d'autoassurance sur approbation du MTO en cas de déraillement. Les fonds de l'exercice précédent ont été fournis par le ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines et étaient liés aux soumissions de remise à neuf dans le cadre de nouveaux contrats, et ces fonds ont été remboursés au cours de l'exercice 2021.

La variation du solde des apports reportés est comme suit :

	2021	2020
Solde , début de l'exercice	2 290 \$	2 247 \$
Revenu d'intérêt	-	43
Remboursement au Ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines	(2 290)	-
Réserve d'autoassurance	2 000	4,75 %
Solde , fin d'exercice	2 000 \$	2 290 \$

8. Apports en capital reportés

Les apports en capital reportés représentent les apports en capital non amortis reçus de la province pour financer l'acquisition d'immobilisations. L'amortissement des apports en capital reportés est comptabilisé en revenus dans l'état consolidé des résultats par l'utilisation de taux semblables à ceux utilisés pour amortir les actifs connexes acquis.

Les variations du solde des apports reportés non amortis sont comme suit :

	2021	2020
Solde , début de l'exercice	389 053 \$	350 966 \$
Apports de la province (note 11)	59 752	53 291
Amortissement des revenus	(15 089)	(14 052)
Départs à la retraite, mutations et ajustements	(875)	(1 152)
Solde , fin d'exercice	432 841 \$	389 043 \$

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

9. Dette à long terme

	2021	2020
Prêt de l'Office ontarien de financement, portant intérêt à 4,90 % par année, remboursable en paiements mensuels combinés de 13 \$ pendant 25 ans à compter du 1 ^{er} février 2006	1 245 \$	1 341 \$
	1 245	1 341
Moins la tranche actuelle	101	96
Dette à long terme	1 144 \$	1 245 \$

Les intérêts sur la dette à long terme étaient de 58 \$ (74 \$ en 2020).

Les paiements du principal requis au cours des cinq prochaines années et par la suite sont les suivants :

2021-2022	101 \$
2022-2023	106
2023-2024	111
2024-2025	117
2025-2026	123
Par la suite	687
	1 245 \$

10. Sites contaminés

Le passif au titre des sites contaminés comprend les coûts qui devraient être engagés à l'égard d'un ancien bien de transbordement et d'anciens sites de télécommunications désignés au cours des années précédentes. Les coûts estimatifs ont été déterminés avec l'aide de firmes de génie-conseil, qui possèdent de l'expérience en ce qui concerne les activités d'assainissement. Le passif comprend tous les coûts prévus à l'égard de ces propriétés, et aucun recouvrement n'est prévu.

La CTON est propriétaire d'un site à Cobalt où la contamination dépasse le seuil acceptable. Toutefois, aucune estimation raisonnable des coûts d'assainissement ne peut être effectuée pour le moment et aucun passif n'a donc été comptabilisé. Le ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines a retenu les services d'un consultant pour effectuer les évaluations environnementales des sites (EES) et les évaluations minières de la phase 1 en 2021, qui permettront de désigner les zones suscitant des préoccupations sur le plan environnemental (Areas of Potential Environmental Concern (APEC)) et d'établir si une EES de phase 2 est nécessaire. Si une phase 2 est nécessaire, elle servira à déterminer l'ampleur de la contamination.

	2021	2020
Ancienne propriété de transbordement	3 500 \$	3 500 \$
Anciens sites inférieurs	3 175	3 175
Passif relatif aux sites contaminés	6 675 \$	6 675 \$

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

11. Apports du gouvernement

Aux termes d'un protocole d'entente conclu avec le ministre des Transports, la Commission reçoit des fonds de fonctionnement et d'immobilisations de la province de l'Ontario.

Voici les détails des apports gouvernementaux reçus au cours de l'exercice :

	2021	2020
Ministère des Transports :		
Fonds de fonctionnement de la Commission	42 800 \$	\$
Financement spécial – réserve d'autoassurance	2 000	-
Fonds de fonctionnement	44 800	-
Apports en capital (note 8)	59 752	-
Total des apports du ministère des Transports	104 552 \$	-
Ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines		
Fonds de fonctionnement de la Commission	\$	30 933 \$
Financement spécial – Capitalisation du déficit des régimes de retraite	-	6 188
Financement spécial – Fonds de garantie des prestations de retraite	-	1 488
Financement spécial – Règlement - régime de retraite/RSS	22	4 617
Financement spécial – Déraillement	-	2 503
Fonds de fonctionnement	22	45 729
Apports en capital (note 8)	-	53 291
Apports totaux du ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines	22 \$	99 020 \$
Office national des transports du Canada		
Opérations ferroviaires	55	-
Total des apports gouvernementaux	104 629 \$	99 020 \$
Résumé :		
Fonds de fonctionnement de la Commission	42 877 \$	30 933 \$
Apports en capital	59 752	53 291
Financement spécial	2 000	14 796
Total des apports gouvernementaux	104 629 \$	99 020 \$

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

12. Renseignements sectoriels

La Commission est un organisme diversifié de la Couronne de la province de l'Ontario qui fournit une vaste gamme de services à ses clients principalement dans le Nord de l'Ontario, comme des services de transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs, des services de transport en autocar et des services de remise à neuf et de réparation. Les données ayant trait à des segments fonctionnels distincts ont été présentées séparément dans les renseignements sectoriels. La nature des segments et des activités qu'elles englobent est comme suit :

Services de transport ferroviaire

Les services de transport ferroviaire consistent à fournir des solutions logistiques et de transport et à expédier de grandes quantités de produits à destination et en provenance du Nord de l'Ontario.

Services du Polar Bear Express

Les services du Polar Bear Express fournissent des solutions de transport de passagers et d'expédition entre Cochrane et Moosonee.

Services de transport en autocar

Les services de transport en autocar offrent des solutions d'expédition et de transport de passagers pour relier les communautés du Nord de l'Ontario et vers le Manitoba.

Services de remise à neuf et de réparation

L'équipe de remise à neuf et de réparation se charge de la réparation et de la remise en état de matériel roulant ferroviaire appartenant à des clients partout en Amérique du Nord.

Administration

Il s'agit des dépenses liées aux activités de la Commission proprement dite et elles ne peuvent être attribuées directement à des segments précis. Elles comprennent également la location de propriétés à des clients externes afin de réduire les coûts globaux.

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

Exercice clos le 31 mars 2021

12. Divulcation de renseignements sectoriels (suite)

	Services de transport ferroviaire	Services du Polar Bear Express	Services de transport en autocar	Services de remise à neuf et de réparation	Administration Note i)	Apports du gouvernement provincial aux fonds de fonctionnement	2021 Total
Revenus	43 398	4 661	5 738	7 304	168	-	61 269
Dépenses							
Effectif et avantages sociaux	24 113	10 251	7 568	4 373	6 764	-	53 069
Matériaux et pièces	9 094	2 845	2 656	1 828	479	-	16 902
Services	2 746	1 515	2 407	236	1 388	-	8 292
Fournitures et équipement	2 829	1 455	614	76	258	-	5 232
Autre	4 978	1 323	2 489	73	2 378	-	11 241
	43 760	17 389	15 734	6 586	11 267	-	94 736
Revenus excédentaires (insuffisance) par rapport aux charges avant les postes ci-dessous :	(362)	(12 728)	(9 996)	718	(11 099)	-	(33 467)
Déraillements	55	-	-	-	-	-	55
Radiation de stocks	284	-	-	-	-	-	284
Intérêts sur la dette à long terme	-	-	58	-	-	-	58
Gain au moment de la vente d'immobilisations	(797)	-	(107)	-	(26)	-	(930)
Taux de change de devises étrangères (gain)	(308)	-	-	-	-	-	(308)
Amortissement des immobilisations	8 289	9 838	1 620	-	949	-	20 696
Avantages sociaux futurs	2 883	1 175	716	418	2 617	-	7 809
Excédent (insuffisance) des revenus par rapport aux charges avant le financement gouvernemental	(10 768)	(23 741)	(12 283)	300	(14 639)	-	(61 131)
Apports gouvernementaux aux fonds de fonctionnement	-	-	-	-	-	42 877	2 877
Amortissement des apports en capital reportés	3 488	9 199	1 564	-	838	-	15 089
Excédent (insuffisance) des revenus par rapport aux charges	(7 280)	(14 542)	(10 719)	300	(13 801)	42 877	(3 165)

Note i) Les activités d'administration des avantages sociaux futurs des employés incluent des dépenses d'invalidité de longue durée de 1 841 \$ à l'échelle de l'organisation.

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

Exercice clos le 31 mars 2021

12 Renseignements sectoriels (suite)

	Services de transport ferroviaire	Services du Polar Bear Express	Services de transport en autocar	Services de remise à neuf et de réparation	Administration Note i)	Apports du gouvernement provincial aux fonds de fonctionnement	2021 Total
Revenus	47 005	7 469	13 316	4 704	179	-	72 673
Dépenses							
Effectif et avantages sociaux	23 186	12 462	7 004	1 565	6 882	-	51 099
Matériaux et pièces	8 875	4 030	3 426	1 276	163	-	17 770
Services	2 586	1 325	2 297	100	888	-	7 196
Fournitures et équipement	1 905	1 464	613	36	246	-	4 264
Autre	4 864	1 261	1 684	883	2 679	-	11 371
	41 416	20 542	15 024	3 860	10 858	-	91 700
Revenus excédentaires (insuffisance) par rapport aux charges avant les postes ci-dessous :	5 589	(13 073)	(1 708)	844	(10 679)	-	(19 027)
Déraillements	2 503	-	-	-	-	-	2 503
Radiation de stocks	2 245	-	-	-	-	-	2 245
Fonds de garantie des prestations de retraite;	671	361	201	47	208	-	1 488
Intérêts sur la dette à long terme	6	-	68	-	-	-	74
Perte (gain) au moment de la vente d'immobilisations	521	-	1	-	(2)	-	520
Taux de change (gain)	(1 310)	-	-	-	-	-	(1 310)
Amortissement des immobilisations	7 207	9 392	1 604	724	801	-	19 728
Avantages sociaux futurs	5 836	5 773	2 260	523	4 043	-	18 435
Insuffisance des revenus par rapport aux charges avant le financement gouvernemental	(12 090)	(28 599)	(5 842)	(450)	(15 729)	-	(62 710)
Apports du gouvernement provincial aux fonds de fonctionnement	-	-	-	-	-	45 729	45 729
Amortissement des apports en capital reportés	2 410	8 917	1 550	486	689	-	14 052
Excédent (insuffisance) des revenus par rapport aux charges	(9 680)	(19 682)	(4 292)	36	(15 040)	45 729	(2 929)

Note i) Les avantages sociaux futurs des employés de l'administration comprennent des dépenses d'invalidité de longue durée de 1 705 \$ à l'échelle de l'organisation.

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

13. Éventualités

Dans le cours normal des activités de la Commission, elle a reçu diverses réclamations demandant des dommages-intérêts pour préjudice corporel, dommages matériels, mesures environnementales et questions liées à l'emploi. Les dommages, qui n'ont pas déjà été accumulés, ne peuvent être estimés pour le moment et, de toute façon, la Commission est d'avis que ces réclamations sont non fondées ou sont couvertes par une assurance après déduction d'une franchise de 2 000 \$. Toute perte sera imputée à l'état consolidé des résultats lorsque le montant sera déterminé.

14. Engagements

La Commission est également tenue de conclure certaines ententes de garantie d'emploi avec un nombre important de ses employés syndiqués. Pour se préparer à l'éventualité de réclamations concrètes déposées en vertu de ces ententes, la Commission prévoit certaines dispositions pour ces éléments. En raison de la nature de ces ententes, la possibilité de paiements futurs peut être importante. Toutefois, ce risque est lié à certaines mesures que la Commission n'a pas encore prises et, par conséquent, aucune disposition à cet égard n'a été prévue à la date de fin d'exercice.

15. Dépendance économique

- i. Clients :
La Division des services ferroviaires tire 77 % (78 % en 2020) de ses revenus de quatre grands clients.
- ii. Province :
La Commission tire des revenus de ses services de transport ferroviaire et de transport en autocar ainsi que de ses services de remise à neuf et de réparation. De plus, la Commission reçoit des subventions de fonctionnement et d'immobilisations du gouvernement provincial. La capacité de la Commission de continuer d'offrir et d'élargir ses services et de respecter ses obligations dépend des subventions qu'elle reçoit de la province de l'Ontario.

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

16. Autres dépenses

- i. Les charges de fonctionnement régulières de 11 241 \$ (11 371 \$ en 2020) comprennent des éléments comme les assurances, les impôts fonciers, les frais de logiciels, la location de wagons de marchandises, les déplacements et la formation.
- ii. Au cours de l'exercice, la Commission a assumé des coûts de 55 \$ (2 503 \$ en 2020) à la suite de déraillements survenus sur ses voies ferrées. Ces coûts comprennent les coûts liés à l'effectif, aux avantages sociaux, aux matériaux et aux tiers. Les coûts ont été engagés pour assurer le nettoyage des lieux, effectuer des analyses environnementales et apporter des réparations à la voie ferroviaire.
- iii. Au cours de l'exercice, la Commission a passé en charges 284 \$ (2 245 \$ en 2020) pour des stocks désuets, à rotation lente et réévalués.
- iv. L'exercice précédent comprenait 1 488 \$ pour le paiement au Fonds de garantie des prestations de retraite qui n'est toutefois plus nécessaire en raison de la fusion des régimes de retraite.
- v. Un gain au titre du taux de change de 308 \$ (gain de 1 310 \$ en 2020) a été enregistré au cours de l'année.

17. Classification des instruments financiers

Le tableau suivant présente les coûts et la juste valeur des instruments financiers par catégorie. L'exposition maximale au risque de crédit correspond à la valeur comptable, comme indiqué ci-dessous.

	2021		
	À la juste valeur	Coût amorti	Total
Encaisse affectée			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	17 400 \$	\$	17 400 \$
Encaisse affectée	2 000	-	2 000
Comptes débiteurs	-	14 359	14 359
Comptes créditeurs et charges à payer	-	33 098	33 098
Dette à long terme	-	1 245	1 245
	19 400 \$	48 702 \$	68 102 \$

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

17 Classification des instruments financiers (suite)

			2021
	À la juste valeur	Coût amorti	Total
Encaisse affectée			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	11 919 \$	-	11 919 \$
Encaisse affectée	2 290	-	2 290
Comptes débiteurs	-	15 932	15 932
Comptes créditeurs et charges à payer	-	25 006	25 006
Dette à long terme	-	1 341	1 341
	14 209 \$	42 279 \$	56 488 \$

Le tableau suivant présente une analyse des instruments financiers évalués après leur comptabilisation initiale à la juste valeur, regroupés en niveaux 1 à 3 selon le degré d'observabilité de la juste valeur :

- Les évaluations de la juste valeur de niveau 1 sont celles obtenues à partir des prix cotés (non ajustés) sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques et reflètent le plus récent prix acheteur;
- Les mesures de la juste valeur de niveau 2 sont celles qui sont calculées à partir de données autres que les prix cotés inclus au niveau 1 qui sont observables pour l'actif ou le passif, soit directement (c.-à-d. à titre de prix), soit indirectement (c.-à-d. déduits à partir des prix);
- Les évaluations de la juste valeur de niveau 3 sont celles obtenues au moyen de techniques d'évaluation qui comprennent des données pour l'actif ou le passif qui ne sont pas fondées sur des données de marché observables (données non observables).

				2021
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	17 400 \$	\$	\$	17 400 \$
Encaisse affectée	2 000	-	-	2 000
	19 400 \$	-	-	19 400 \$
				2020
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	11 919 \$	-	-	11 919 \$
Encaisse affectée	2 290	-	-	2 290
	14 209 \$	-	-	14 209 \$

Il n'y a eu aucun transfert entre les niveaux 1, 2 et 3 pour les exercices clos les 31 mars 2021 et 2020

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

18. Gestion des risques liés aux instruments financiers

Risque de crédit

Le risque de crédit désigne le risque de perte financière pour la Commission si un débiteur omet d'effectuer le paiement des intérêts et du principal à la date d'échéance. La Commission est exposée à ce risque en ce qui concerne son encaisse et ses débiteurs. La Commission détient ses comptes de caisse auprès de banques à charte fédérales qui sont assurées par la Société d'assurance-dépôts du Canada. En cas de défaut, les comptes de caisse de la Commission sont assurés jusqu'à concurrence de 400 000 \$ (400 000 \$ en 2020).

Les comptes débiteurs renferment les sommes que doivent à la Commission les clients et la province de l'Ontario. Le risque de crédit est atténué par des processus d'approbation financière avant l'octroi du crédit au client. La Commission mesure son exposition au risque de crédit en se basant sur la période pendant laquelle les montants sont en souffrance. Une provision pour dépréciation est établie en fonction de l'expérience historique de la Commission en matière de recouvrement. Les montants impayés à la fin de l'exercice étaient les suivants :

31 mars 2021 **En souffrance**

	Total	Actuel	1 à 30 jours	31 à 60 jours	plus de 61 jours
Comptes débiteurs - gouvernement	4 253 \$	4 253 \$	\$	\$	\$
Comptes débiteurs - clients	10 307	8 848	804	117	538
Comptes débiteurs bruts	14 560	13 101	804	117	538
Moins : Provisions pour dépréciation	(201)	-	-	-	(201)
Comptes débiteurs nets	14 359 \$	13 101 \$	804 \$	117 \$	337 \$

31 mars 2020 **Arriérés**

	Total	Actuel	1 à 30 jours	31 à 60 jours	plus de 61 jours
Comptes débiteurs - gouvernement	2 088 \$	1 059 \$	1 029 \$	-	-
Comptes débiteurs - clients	14 235	11 124	2 018	509	584
Comptes débiteurs bruts	16 323	12 183	3 047	509	584
Moins : Provisions pour dépréciation	391	-	-	-	391
Comptes débiteurs nets	15 932 \$	12 183 \$	3 047 \$	509 \$	193 \$

Il n'y a pas eu de changement important par rapport à l'année précédente dans l'exposition au risque ou dans les politiques, procédures et méthodes utilisées pour mesurer le risque.

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

18 Gestion des risques liés aux instruments financiers (suite)

Risque de marché

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

Il n'y a pas eu de changement important par rapport à l'année précédente dans l'exposition au risque ou dans les politiques, procédures et méthodes utilisées pour mesurer le risque.

Risque de change

Le risque de change se rapporte au fait que la Commission mène ses opérations dans différentes devises et convertit les revenus non canadiens à différents moments lorsque des variations défavorables surviennent dans les taux de change. La Commission tient un compte bancaire en devises américaines pour toucher des dollars américains des clients et payer les fournisseurs et autres transporteurs dans cette même devise. Il n'y a pas eu de changement important par rapport à l'année précédente dans l'exposition au risque ou dans les politiques, procédures et méthodes utilisées pour mesurer le risque.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le potentiel de perte financière causé par les fluctuations de la juste valeur ou des flux de trésorerie futurs liés aux instruments financiers en raison des variations des taux d'intérêt du marché. La Commission est exposée à ce risque en raison de sa dette à long terme portant intérêt.

La dette à long terme de la Commission décrite à la note 9 ne serait pas touchée puisque le taux inhérent de la dette est fixe.

Il n'y a pas eu de changement important par rapport à l'année précédente dans l'exposition au risque ou dans les politiques, procédures et méthodes utilisées pour mesurer le risque.

Risque lié aux actions

Le risque lié aux actions correspond à l'incertitude associée à l'évaluation des actifs suite à des variations sur les marchés boursiers. La Commission n'est pas exposée à ce risque.

Il n'y a pas eu de changement important par rapport à l'année précédente dans l'exposition au risque ou dans les politiques, procédures et méthodes utilisées pour mesurer le risque.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité désigne le risque que la Commission ne soit pas en mesure de respecter toutes ses obligations de sortie de trésorerie à leur date d'échéance. La Commission atténue ce risque en surveillant les activités de trésorerie et les sorties prévues en pratiquant une budgétisation exhaustive et en soumettant des rapports réguliers à la province de l'Ontario.

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

18 Gestion des risques liés aux instruments financiers (suite)

Le tableau suivant présente les échéances contractuelles (correspondant aux flux de trésorerie contractuels non actualisés des passifs financiers) :

	2021			
	Dans les 6 mois	6 mois à 1 an *	1 à 5 ans	> 5 ans
Comptes créditeurs	33 098 \$	- \$	- \$	- \$
Dette à long terme	50	51	586	558
Total	33 148 \$	51 \$	586 \$	558 \$

	2020			
	Dans les 6 mois	6 mois à 1 an *	1 à 5 ans	> 5 ans
Comptes créditeurs	25 006 \$	-	-	-
Dette à long terme	48	48	435	810
Total	25 054 \$	41 \$	435 \$	810 \$

Il n'y a pas eu de changement important par rapport à l'année précédente dans l'exposition au risque ou dans les politiques, procédures et méthodes utilisées pour mesurer le risque.

19. Répercussions de la COVID-19

Au cours de l'exercice 2021, les résultats des activités de la Commission ont subi l'effet des mesures d'urgence mises en place par le gouvernement pour répondre à la pandémie de COVID-19. La Commission a constaté les répercussions suivantes :

- Le nombre des wagons de fret a connu une baisse
- Les services de transport en autocar ont affiché une réduction tout au long de l'année
- L'hôtel Cochrane Station Inn a été temporairement fermé et puis a été rouvert à capacité réduite le 24 juin 2020
- Le train de passagers Polar Bear Express a été suspendu temporairement à partir du 7 avril 2020 et a été rétabli le 25 juin 2020 tout en faisant moins de trajets
- Il y a eu une augmentation des coûts de fonctionnement en raison des protocoles sanitaires et d'éloignement physique

Commission de transport Ontario Northland

Notes afférentes aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2021

19 Répercussions de la COVID-19 (suite)

Ces événements ont réduit les revenus de la Commission et augmenté ses dépenses de fonctionnement liées aux activités courantes. Le manque à gagner causé par ces facteurs a été financé par le ministère (voir la note 11).

20. Comparaisons

Les chiffres de l'exercice précédent ont été remaniés au besoin pour être conformes à la présentation des états financiers de l'exercice en cours.