

 **Ontario Northland**



Ce rapport annuel est imprimé sur du papier recyclé.
To receive a copy of this Annual Report in English call 1-800-461-2621.

ONTARIO NORTHLAND SUR LA VOIE DU PROGRÈS

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	3
Message du président du conseil d'administration.....	5
Rapport du président.....	6 - 12
Regard sur la CTON	14
Rapport du vérificateur	17
États financiers	18 - 35



ONTARIO NORTHLAND SUR LA VOIE DU PROGRÈS

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

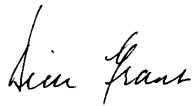
Ontario Northland joue un rôle très important dans l'économie du nord de l'Ontario ainsi que dans la vie quotidienne des quelques centaines de milliers de personnes habitant la région. En tant qu'organisme autonome du gouvernement provincial, Ontario Northland fournit au Nord une infrastructure de transport et de télécommunications essentielle.

Avec, à ses tout débuts, la construction d'une voie ferrée atteignant Moosonee, on peut imaginer les nombreux défis qu'a dû relever la Société au cours de ses 96 ans d'existence. Je crois qu'Ontario Northland envisage actuellement son défi le plus urgent, alors qu'elle se dirige vers une pratique d'affaires plus concurrentielle et qu'elle devient moins dépendante des fonds publics.

Ontario Northland est une société chef de file et les exemples de ses nombreux accomplissements sont là pour le prouver. Par exemple : l'association d'O.N.Rail avec son client Agrium Inc. a mené à la construction d'un embranchement de voie ferrée d'une distance de 27 km pour desservir la mine de la compagnie, située près de Kapuskasing, et la division des Services maritimes a transformé entièrement son service de traversier Chi-Cheemaun pour le faire passer d'un simple " lien de transport " à une " expérience touristique ".

Notre bénéfice net illustre également les progrès réalisés au niveau de l'engagement d'Ontario Northland à réduire ses frais d'exploitation, avec une amélioration de 7 p. cent par rapport à 1997. Toutefois, trois importantes réductions de valeur uniques sur l'équipement et l'immobilier ont fait passer notre perte nette à 20,3 millions de dollars en 1998. Malgré ce résultat, nous demeurons engagés envers la réalisation de notre objectif d'autonomie financière.

De la part de mes cocommissaires, je tiens à remercier les employés d'Ontario Northland pour leurs nombreuses contributions visant à assurer l'évolution soutenue de la Société.



Le président, R. Grant



RAPPORT DU PRÉSIDENT



K. J. Wallace, President and CEO

DANS LE BUT DE REFLÉTER
L'ÉTAT GÉNÉRAL DE LA
SOCIÉTÉ, NOUS AVONS
CHOISI LE THÈME “ NOUVELLE
DIRECTION ” POUR LE
RAPPORT ANNUEL DE L'AN
DERNIER. CETTE ANNÉE,
APRÈS AVOIR TRACÉ UNE

nouvelle piste pour l'avenir d'Ontario Northland, la Société s'adapte aux nouvelles réalités du marché. Voilà la raison pour laquelle nous avons choisi le thème “ Sur la voie du progrès ” pour le rapport annuel de 1998.

En dépit des incertitudes envisagées par Ontario Northland, celle-ci a élaboré un plan prévoyant un retour à la rentabilité

d'ici l'an 2002. Nous croyons que nous nous rappellerons l'an 1998 pour les débuts de la Société dans une nouvelle direction. Ontario Northland est effectivement " sur la voie du progrès ".

ENVIRONNEMENT D'LENTREPRISE EN ÉVOLUTION CONSTANTE

La concurrence à venir, une réduction importante des fonds publics accordés par le gouvernement provincial, ainsi qu'un grand nombre de facteurs économiques ont créé la nouvelle réalité présente sur le marché d'Ontario Northland. Jamais plus serons-nous dirigés en tant que société de services publics monopolistique. Nous devons faire face à la concurrence.

C'est particulièrement le cas chez O.N.Tel. Au mois de septembre, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (le CRTC) annonçait un cadre législatif et réglementaire visant l'introduction de la concurrence interurbaine dans le nord de l'Ontario dès le 1er juillet 2000. Tandis que le CRTC étudie les questions relatives à la transition vers un environnement concurrentiel, y compris les façons dont la qualité des télécommunications pourrait être préservée pour les régions éloignées et urbaines, O.N.Tel se prépare également à relever les défis de l'an 1998.

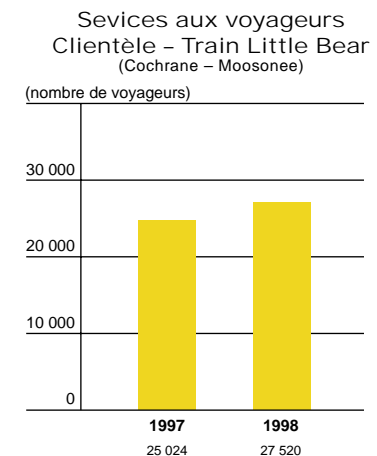
En ce qui a trait au domaine des transports, le gouvernement fédéral a annoncé son intention de

procéder à la déréglementation de l'industrie du transport routier d'ici le 1er janvier 2000. Si cela se réalise, la division des Services d'autobus d'Ontario Northland devra faire concurrence avec les petits autocaristes, les transporteurs à faibles coûts ainsi que les autocaristes régionaux sur ses routes commerciales viables. En prévision de ce développement, et en tant que partie de notre plan général visant la réduction des coûts ainsi qu'un rehaussement de l'efficacité d'exploitation, la division des Services d'autobus a dû diminuer la fréquence de certains parcours en 1998, soit les parcours dont le nombre de voyageurs s'avérait insuffisant.

O.N.Rail, qui a dû, bien sûr, faire face à la concurrence de l'industrie de camionnage depuis un certain temps, doit maintenant entrer en concurrence avec les entreprises de chemins de fer secondaires bénéficiant de faibles coûts de main-d'oeuvre et d'exploitation. En 1998, nous avons tenté d'alléger la pression exercée par ces chemins de fer en procédant à la réduction de nos coûts d'exploitation ainsi qu'en allant à la recherche de nouvelles sources de revenus. En 1998, le volume d'expédition du bois d'oeuvre a augmenté de 32 p. cent et depuis 1994, ce volume a joui d'une augmentation de 75 p. cent.

NOUVELLES MÉTHODES DE GESTION PLUS EFFICACES EN TERME DE COÛT

Tout comme la majorité des corporations privées ainsi que les entreprises du secteur publique, Ontario





d'entreprise. L'élaboration de notre plan quinquennal pour les années 1999 - 2003 fut facilitée par la division des Services internes en 1998 puisque cette dernière a recueilli un plan par service.

ÉLABORATION DE NOUVELLES OCCASIONS D'AFFAIRES

Les nombreuses nouvelles occasions envisagées par Ontario Northland représentaient quelques-uns des développements excitants de l'an 1998. Chacune de ces occasions en est au stade de développement et chacune d'entre elles représente également une occasion prometteuse en ce qui a trait à son impact sur le bénéfice net de la Société.

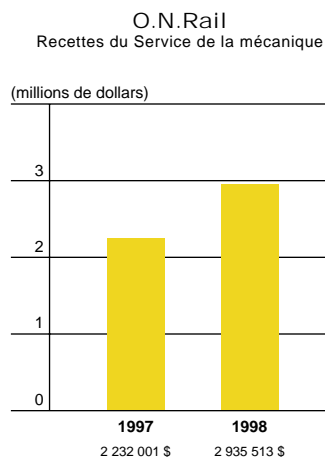
En 1997, Agrium Inc, une société appartenant un important gisement de phosphate près de Kapuskasing, annonçait ses plans quant à l'aménagement immédiat de son territoire. Le début des exploitations est prévu pour le mois de juillet 1999. L'initiative d'O.N.Rail quant à cette nouvelle occasion d'affaires saura générer des revenus de l'ordre de 100 millions de dollars au cours des 20 ans de la durée du projet. Ontario Northland construit actuellement un embranchement de chemin de fer d'une distance de 27 km consacré au transport de la matière brute de la mine, permettant ainsi une solution de transport entièrement ferroviaire.

Le Service de la mécanique d'O.N.Rail poursuivait ses efforts quant à l'attraction de contrats extérieurs à ses ateliers d'entretien, provoquant ainsi une

Northland a dû trouver de nouvelles méthodes encore plus efficaces en terme de coût d'assurer les services actuellement offerts. Nos départements ont contribué de façon extraordinaire à la réduction des coûts ainsi qu'au rehaussement de l'efficacité d'exploitation et des revenus. Nous croyons avoir relevé les défis nous ayant été présentés par les derniers gouvernements provinciaux. En 1998, nos efforts relatifs à la réduction des coûts ainsi qu'à l'augmentation des revenus et de l'efficacité ont continué dans plusieurs domaines, avec la constatation que nous avons fait du progrès, mais avec l'aveu que nous avons toutefois beaucoup de chemin à faire.

PLANIFICATION DU SUCCÈS

De nombreux succès réalisés par Ontario Northland au cours des dernières années peuvent être attribués à un facteur important, soit celui de notre engagement envers l'élargissement du rôle de la planification



augmentation de 32 p. cent au cours des deux dernières années. Le Service s'est voué à l'obtention d'une accréditation de l'Association of American Railways, permettant ainsi à Ontario Northland d'effectuer des travaux d'entretien et de réparation provenant d'entreprises ferroviaires canadiennes et américaines.

En ce qui a trait à son engagement de demeurer à la fine pointe de la technologie nouvelle, O.N.Tel a lancé, avec succès, MTA (Mode de transfert asynchrone), un produit de réseautage de télécommunications à haute vitesse transmettant des communications voix, données et vidéo au moyen d'une simple connexion.

En 1998, ONLink, le fournisseur Internet d'Ontario Northland, n'abandonnait pas ses plans d'expansion, en fait, il procédait à l'introduction du service au sein de cinq communautés.

AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ

Un des plus importants succès de 1998 fut l'amélioration réalisée par Ontario Northland dans le domaine de la sécurité des clients, des employés et du public en général. En 1996, une amélioration de notre cote de sécurité constituait un objectif de la Société et nous sommes heureux de constater d'importants progrès dans ce domaine.

Après s'être préparé pendant une période de 18 mois, le bureau d'administration des Services maritimes a obtenu un document de conformité du code

international de gestion de la sécurité (International Safety Management Code). Le M.S. Chi-Cheemaun ainsi que le M.V. Jiimaan ont également obtenu des certificats de gestion de la sécurité (Safety Management Certificates) en vertu du même programme.

“ Notre programme de ‘ Gestion moderne du rendement ’ a déjà rapporté d'excellents résultats. Le nombre de blessures avec pertes de temps a diminué de 54 p. cent depuis 1996.”

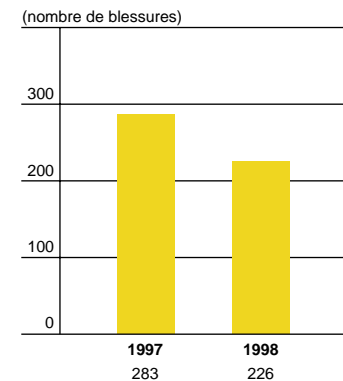
FORMATION D'ALLIANCES

La formation d'alliances commerciales contribue au positionnement d'Ontario Northland en tant que chef de file dans le domaine des services de transport et de télécommunications dans le Nord. En 1998, O.N.Tel formait des associations avec Cisco Systems Canada ainsi qu'avec Lucent Technologies, renforçant ainsi sa forte association avec IBM.

En 1998, la division des Services aux voyageurs travaillait en collaboration avec le secteur privé, offrant ainsi son assistance quant à la prestation d'un



Sécurité
Nombre de blessures avec pertes de temps





Des initiatives de commercialisation conjointes avec des associations touristiques sur l'île Manitoulin ainsi que la péninsule Bruce ont engendré des résultats positifs pour la Société, contribuant ainsi à une augmentation du nombre de personnes voyageant à bord du Chi-Cheemaun en 1998.

VERS LA CROISSANCE ET LE DÉVELOPPEMENT DANS LE NORD

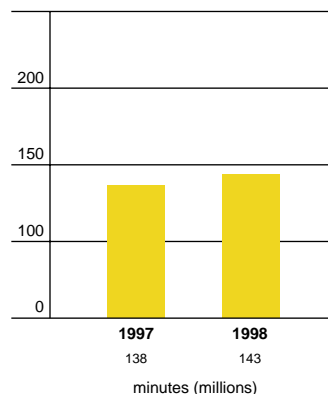
En tant qu'organisme de développement du gouvernement provincial, la mission d'Ontario Northland est de s'assurer que l'infrastructure de transport et de télécommunications du nord de l'Ontario est en mesure de supporter les besoins en matière de croissance et de développement des communautés et des habitants du Nord. Malgré les nombreux défis présentés par un environnement d'affaires en évolution constante, Ontario Northland a continué à progresser en faveur des Nordistes. Cela fut pleinement reconnu lors des séances publiques mises sur pied par le CRTC à Timmins en juin 1998. Ces séances portaient sur les antécédents positifs d'O.N.Tel dans le domaine de la prestation de services aux régions éloignées et à coût élevé.

En 1998, nous avons continué à agir en tant que catalyseur de la croissance et du développement, comme le démontrent un grand nombre de projets, y compris l'entretien des voies ferrées du projet de la subdivision Island Falls entre Cochrane et Moosonee, ainsi que le remplacement du dernier pont à chevaux en bois du réseau de chemins de fer Ontario Northland Railway. La subdivision de 186 milles est

service aérien aux communautés nord-ontariennes. Cette même division joue également un rôle actif dans l'initiative de l'Association canadienne de l'autobus de surveiller et d'influencer le gouvernement fédéral en ce qui concerne ses plans relatifs à la déréglementation de l'industrie.

Le projet de mine Agrium Inc. annoncé en 1997 représente un autre exemple de la manière dont les clients principaux peuvent avoir un impact positif sur notre bénéfice net. Ontario Northland travaille également en étroite collaboration avec ses associés du secteur privé sur le projet Rail Cycle North, ayant trait au transport de déchets solides depuis la Communauté urbaine de Toronto ainsi que d'autres communautés du Sud, en direction de la mine Adams. En 1998, ce projet a reçu une approbation conditionnelle en vertu de la Loi sur les évaluations environnementales. Ce dernier pourrait être opérationnel dès 2002, générant ainsi des revenus annuels d'environ 7 millions de dollars pendant la durée entière du projet.

Interurbain O.N.Tel
Minutes de départ



essentielle aux communautés de Moosonee et de Moose Factory puisqu'elle représente leur unique lien terrestre au " monde extérieur ".

Alors que la technologie de télécommunications continuait son expansion vers le Nord en 1998, O.N.Tel travaillait avec First Nations Energy Inc. sur une offre de service misant sur la prestation d'un service de fibres optiques aux communautés autochtones situées le long de la côte de la baie James.

LA CLIENTÈLE : POINT DE



FOCALISATION

La concurrence au sein de l'environnement d'affaires d'Ontario Northland signifie que nous devons changer notre façon de faire affaires et ce, sur tous les niveaux, au sein de tous les services de la Société. Notre devoir pendant les années à venir sera celui de devenir un organisme axé sur le service à la clientèle.

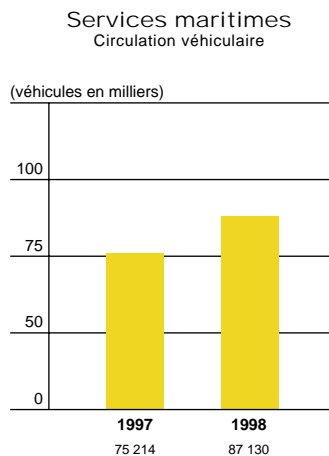
Au cours de la dernière année, nous avons vu

d'importantes améliorations dans ce domaine. En 1998, nous avons pu constater les progrès réalisés par notre filiale, la Owen Sound Transportation Company (OSTC). En travaillant en collaboration avec ses clients pendant les trois dernières années, la OSTC a pu renverser une tendance à la baisse du nombre de personnes voyageant à bord du Chi-Cheemaun, un traversier d'une capacité de 638 voyageurs et de 135 véhicules navigant entre Tobermory, sur la péninsule Bruce et South Baymouth, sur l'île Manitoulin. Les nolisements ainsi que d'autres voiles spéciales, en combinaison avec les nouvelles activités sur le littoral et les nouveaux aménagements à bord, ont résulté en une augmentation de 14 p. cent par rapport à l'année 1997. En se transformant en une destination ainsi qu'une expérience touristiques, le Chi-Cheemaun se penche plus particulièrement sur les besoins de ses clients.

En 1998, malgré les coûts élevés associés à la prestation du service téléphonique interurbain au sein du marché nord-ontarien, O.N.Tel, notre division des télécommunications, offrait une série de promotions spéciales extrêmement prisée par ses clients... un parfait exemple de l'engagement d'Ontario Northland à se pencher plus particulièrement sur ses clients.

Un autre exemple de notre engagement à devenir une société plus axée sur ses clients est notre effort nouvellement renouvelé ayant trait à l'amélioration du niveau de service. Tous les employés des Services ferroviaires voyageurs et des Services d'autobus ainsi que les membres de la direction ayant un contact direct avec les clients ont bénéficié de la formation





SuperHost, un programme de formation basé sur le service à la clientèle reconnu partout dans le monde.

ENGAGEMENT ENVERS NOS COMMUNAUTÉS

Ontario Northland est heureuse de pouvoir compter parmi ses employés un très grand nombre d'individus engagés à offrir gratuitement leur temps précieux dans le but d'appuyer plusieurs causes importantes du nord de l'Ontario. Ce niveau extraordinaire de participation fait preuve du dévouement et de l'engagement des employés d'Ontario Northland en ce qui a trait au Nord. Ce travail bénévole, en grande partie, n'est pas effectué pour la société Ontario Northland, toutefois, on aimerait souligner à quel point nous sommes fier de leurs contributions. Leur travail ne passe pas inaperçu. La CTON ainsi que ses divisions ont fait la promotion de leurs services en offrant un appui financier ainsi qu'en participant aux activités communautaires. La Société a donc réussi à améliorer son image en faisant preuve de sa conscience sociale partout dans son territoire d'exploitation.

PRÉPARATIFS POUR L'AN 2000

Ontario Northland voit actuellement à cette question importante par l'entremise de son comité interne sur l'an 2000 ainsi que son processus de trois étapes portant sur l'identification, l'essai et la vérification de notre équipement et de nos réseaux. Des 46 réseaux informatiques appartenant à la Société, 31 ont été

certifiés ou remplacés afin d'assurer un bon fonctionnement d'ici le 31 décembre 1998. Notre date limite en ce qui a trait aux applications additionnelles sera le 30 avril 1999.

AMÉLIORATION DE LA GESTION COMMERCIALE

En janvier, nous avons introduit le système de Gestion du rendement, un système d'affaires dont la conception prévoit l'amélioration de la gestion de la Société. L'objectif de ce programme est d'assurer le plus haut niveau de gestion possible pour Ontario Northland au moyen d'objectifs fixés ainsi que d'une amélioration continue.

AMÉLIORATION DES RELATIONS MAIN-D'OEUVRE/DIRECTION

Ontario Northland a connu un moment marquant dans ses relations main-d'oeuvre/direction grâce à une rencontre historique pendant laquelle des représentants des deux groupes ont relevé des façons dont leurs relations pourraient être améliorées. Le résultat principal de cette rencontre, la première de la sorte dans toute l'histoire d'Ontario Northland, fut un accord mutuel d'étudier de nouvelles approches permettant aux deux côtés de régler leurs différends et de travailler ensemble dans le but d'assurer le succès de la Société dans un environnement d'affaires en évolution constante.

SERVICES INTERNES

La division des Services internes agit en tant que centre d'administration d'Ontario Northland, assurant ainsi une gamme variée de services essentiels à la société entière et, dans certains cas, au public. Ces services comprennent les finances, les ressources humaines, le soutien de la technologie de l'information, la planification et le développement, les affaires publiques et la commercialisation interne, l'approvisionnement, les services juridiques ainsi que la sécurité.

La division des Services internes s'est engagée à assurer des services de haute qualité, efficaces en terme de coût et fiables pour ses clients.

FAITS SAILLANTS DE 1998

- Le nombre de blessures avec pertes de temps a diminué de 54 p. cent par rapport à l'année record 1996;
- Première année complète du Système de gestion du rendement;
- Programme de conformité pour l'an 2000;
- Rencontre main-d'oeuvre/direction;
- Vente d'actif immobilier évalué à 1,3 millions de dollars.

O.N. RAIL

La division O.N.Rail est consacrée au transport de produits minéraux, forestiers, chimiques et pétroliers ainsi qu'au transport d'autres produits à destination et en provenance du nord-est de l'Ontario et du nord-ouest du Québec. Le réseau ferroviaire de 700 milles correspond avec le CN et le CP à North Bay, le CN à Rouyn-Noranda et l'ACRI à Hearst.

Les ateliers de North Bay effectuent un grand nombre de travaux à forfait pour les clients externes, y compris la remise à neuf du matériel roulant, les réparations et les remises en état.

FAITS SAILLANTS DE 1998

- Revenu du bois d'oeuvre en hausse de 57 p. cent;
- Le nombre de wagons de bois d'oeuvre est passé de 55 en 1996 à 205 en 1998;
- Début de la construction de l'embranchement de voie ferrée de 27 km en direction de la mine de phosphate Agrium Inc. située près de Kapuskasing;
- Atelier ferroviaire accrédité par l'Association of American Railroads;
- Revenu de l'atelier en hausse de 31,5 p. cent;

- Rail Cycle North, un projet misant sur le transport de déchets solides du sud de l'Ontario vers l'ancien site de la mine Adams près de Kirkland Lake, reçoit l'approbation conditionnelle de la Commission des évaluations environnementales;
- Les travailleurs de l'atelier d'équipement acceptent une convention collective de trois ans;
- Convention d'achat pour six nouvelles locomotives (livraison en 1999);
- Projet d'entretien de voie ferrée dans la subdivision Island Falls (voie de Moosonee), y compris le remplacement du dernier pont à chevalets en bois.

SERVICES VOYAGEURS

La division des Services ferroviaires voyageurs exploite des trains voyageurs entre Toronto et Moosonee. Le service Northlander est assuré entre Cochrane et Toronto, avec des correspondances à destination et en provenance de Hearst et de Timmins. Le train Polar Bear Express constitue une excursion ferroviaire très prisée faisant la navette entre Cochrane et Moosonee pendant la saison estivale. Le Little Bear, un des derniers trains à arrêts facultatifs au Canada, est un train mixte marchandises voyageurs circulant le long du même parcours.

L'auberge Cochrane Station Inn est un hôtel à service complet ainsi qu'un restaurant très prisé en été comme en hiver.

La division des Services d'autobus exploite une flotte de 26 autobus, assurant ainsi un service régulier entre Toronto et le nord-est de l'Ontario. Un service de location et de voyages organisés est offert sur tout le territoire de l'Amérique du Nord. La Messagerie par autobus est un service d'expédition et de messagerie empruntant les routes utilisées par le service d'autobus régulier.

FAITS SAILLANTS DE 1998

- Achèvement de la formation de tous les employés ayant un contact avec les clients ;
- Achat de trois nouveaux autobus interurbains offrant une meilleure capacité en terme de voyageurs;
- Achèvement des améliorations apportées à l'auberge Cochrane Station Inn;
- Collaboration avec des parties intéressées du secteur privé en ce qui concerne un projet pilote envisageant le transport de motoneiges et de voyageurs depuis le sud de l'Ontario jusqu'à Cochrane;
- Introduction des " négociations à la satisfaction des parties " avec les autocaristes;
- Élaboration d'un plan portant sur l'utilisation de la flotte d'autobus interurbains, la réduction du nombre de parcours des routes non performantes ainsi qu'un examen opérationnel exhaustif des services d'autobus en prévision de la déréglementation;
- Le nombre de personnes voyageant à bord du train de voyageurs Little Bear a continué à augmenter;

- Signature du code de pratique volontaire visant à mieux desservir les personnes handicapées;
- Pressions politiques exercées sur le gouvernement fédéral relativement à ses plans pour la déréglementation de l'industrie de l'autobus;
- Introduction du programme de formation interne pour les conducteurs;
- Administration des contrats pour services de l'air afin d'assurer la prestation d'un service aérien pour les communautés nord-ontariennes.

O.N.TEL / SOLUTIONS DE LA T.I.

O.N.Tel est un transporteur de télécommunications intercirconscriptions du nord-est de l'Ontario, desservant 150 000 habitants répartis sur une région de 200 000 kilomètres carrés.

O.N.Tel offre une gamme complète de services interurbains tout en assurant la diffusion des émissions du réseau CBC (vidéo) dans le nord-est de l'Ontario.

O.N.Tel assure un service téléphonique local au sein des communautés de Moosonee, Moose Factory, Temagami et Marten River.

La division des Solutions de la T.I. commercialise une gamme complète de produits de transmission de données et d'intercirconscription ainsi que des services offrant aux clients des solutions réseau globales.

Une association commerciale stratégique avec IBM permet au groupe Solutions de la T.I. d'appuyer une vaste gamme d'applications matérielles et logicielles ainsi que des services de consultation sur la technologie de l'information.

ONLink est le fournisseur Internet d'O.N.Tel. Ce dernier réussit très bien en offrant une gamme complète de services à plus de 85 communautés réparties sur tout le territoire du nord de l'Ontario.

La division des Solutions de la T.I. assure des services mobiles privés, surtout aux grandes entreprises de services publics.

FAITS SAILLANTS DE 1998

- Le CRTC nous fait part du cadre législatif et réglementaire envisageant l'introduction de la concurrence au sein du marché téléphonique interurbain;
- Préparatifs pour l'introduction de la concurrence interurbaine;
- Lancement du service MTA (Mode de transfert asynchrone);
- Élaboration d'une stratégie promotionnelle dans le but de faire réaliser des économies aux clients interurbains;
- Introduction du service Internet au sein de communautés;

- Élaboration d'associations stratégiques avec Cisco Systems Canada et Lucent Technologies;
- Établissement d'une nouvelle unité d'expansion commerciale;
- Élargissement du profil d'O.N.Tel au sein d'une gamme variée de communautés, par l'entremise du bénévolat effectué par ses employés;
- Les projets de développement de l'infrastructure n'ont pas cessé.

SERVICES MARITIMES

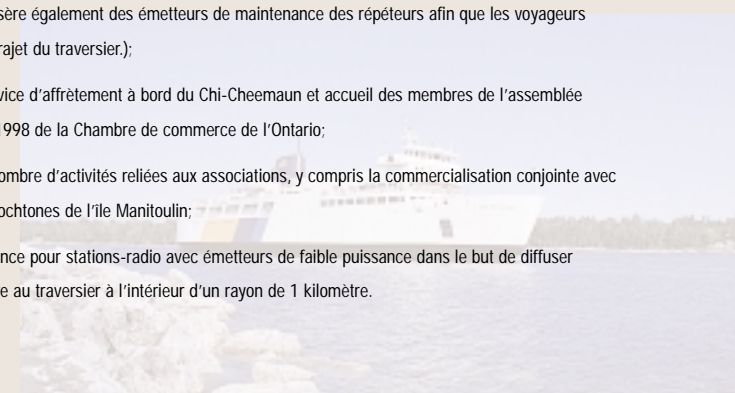
Ontario Northland assure des services maritimes sous le nom d'Owen Sound Transportation Company (OSTC). La OSTC assure des services de traversier autorisés par le gouvernement de l'Ontario entre Tobermory sur la péninsule Bruce et South Baymouth sur l'île Manitoulin (Chi-Cheemaun).

Le Manitou Island II est un service de barge/traversier autorisé par le gouvernement de l'Ontario faisant la navette entre Moosonee et l'île Moose Factory.

La OSTC assure également un service de traversier pour le ministère des Transports de l'Ontario, par le biais du M.V. Jiimaan et du M.V. Pelee Islander reliant Kingsville et Leamington en Ontario avec l'île Pelée et Sandusky en Ohio.

FAITS SAILLANTS DE 1998

- Accréditation - Code international de gestion de la sécurité (International Safety Management Code);
- Augmentation de 14 p. cent du nombre de personnes voyageant à bord du Chi-Cheemaun;
- Ouverture de la boutique de souvenirs située à l'intérieur du terminus du littoral de Tobermory;
- Soupers-croisière complètement vendus;
- Chi-Cheemaun installe un système électronique de visualisation précise des cartes marines, une alimentation par satellite ainsi qu'un service de positionnement par SPG en mode différentiel et des cartes marines électroniques. (Il insère également des émetteurs de maintenance des répéteurs afin que les voyageurs puissent suivre le trajet du traversier.);
- Introduction du service d'affrètement à bord du Chi-Cheemaun et accueil des membres de l'assemblée générale annuelle 1998 de la Chambre de commerce de l'Ontario;
- Augmentation du nombre d'activités reliées aux associations, y compris la commercialisation conjointe avec les organismes autochtones de l'île Manitoulin;
- Obtention de la licence pour stations-radio avec émetteurs de faible puissance dans le but de diffuser l'information relative au traversier à l'intérieur d'un rayon de 1 kilomètre.



Rapport du vérificateur

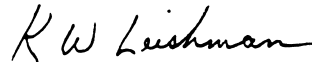
À la Commission de transport Ontario Northland et
au Ministre du Ministère de Développement du Nord et des Mines

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Commission de transport Ontario Northland au 31 décembre 1998 et les états consolidés des résultats, des bénéfices non répartis, du surplus d'apport et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Commission. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers d'après ma vérification.

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

À mon avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement, à tous les égards importants, la situation financière de la Commission au 31 décembre 1998, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus.

K.W. Leishman, CA
Vérificateur provincial adjoint



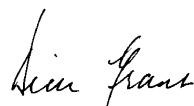
North Bay, Ontario
Le 2 avril 1999

Bilan consolidé

(en milliers de dollars)

31 décembre	1998		(Note 19)	1997
Actif				
Actif à court terme				
Débiteurs	18 558	\$	15 386	\$
Inventaire	11 017		8 855	
Frais payés d'avance	526		288	
	30 101		24 529	
Fonds d'auto-assurance (Note 1)				
- Valeur marchande 4 557 \$; (1997 – 4 350 \$)	4 333		4 052	
Créances à long terme (Note 17)	2 864		3 514	
Immobilisations (Annexe 1) (Notes 10 et 13)	217 048		228 473	
Frais de pension reportés (Note 3)	13 252		8 100	
	267 598	\$	268 668	\$
Passif et Avoir				
Passif à court terme				
Emprunts bancaire et découvert en banque (Note 2)	5 574	\$	1 609	\$
Créditeurs et frais courus	13 503		11 331	
Revenus reportés	164		342	
Versement sur la dette à long terme (Note 4)	315		-	
	19 556		13 282	
Provision pour fonds d'auto-assurance (Note 1)	4 333		4 052	
Dette à long terme (Note 4)	48 537		35 208	
	52 870		39 260	
Éventualités (Note 12)				
Avoir de la province de l'Ontario				
Surplus d'apport	24 000		24 614	
Bénéfices non répartis	171 172		191 512	
	195 172		216 126	
	267 598	\$	268 668	\$

Au nom de la Commission:



R. Grant, Président du conseil d'administration



K. J. Wallace, Président et directeur général

État des résultats et bénéfices
non répartis consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	1998	(Note 19) 1997
Revenus d'exploitation (Annexe 2)	129 499 \$	136 132 \$
Dépenses d'exploitation (Annexe 2)	118 897	127 863
Bénéfice d'exploitation	10 602	8 269
Autres dépenses		
Amortissement (Annexe 2)	12 081	10 731
Primes de départ (Note 5)	-	225
Élément inhabituel (Note 8)	19 706	-
Approbation exécutoire (Note 9)	-	403
Placement et autres revenus	(77)	(443)
Intérêts débiteurs (Annexe 2)	372	36
Profit sur vente d'immobilisations (Annexe 2)	(1 140)	(872)
	30 942	10 080
Perte nette pour l'exercice	(20 340)	(1 811)
Bénéfices non répartis, solde au début	191 512	193 323
Bénéfices non répartis, solde à la fin	171 172 \$	191 512 \$

État du surplus
d'apport consolidé

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	1998		(Note 19) 1997	
Solde , au début de l'exercice	24 614	\$	13 058	\$
Plus: Contributions de la province de l'Ontario (Note 11)	-		12 347	
Moins: Amortissement	614		655	
Mise hors service	-		136	
Solde , à la fin de l'exercice	24 000	\$	24 614	\$

État de l'évolution de la
situation financière consolidé

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	1998	(Note 19) 1997
Activités d'exploitation		
Perte nette pour l'exercice	(20 340) \$	(1 811) \$
Poste ne comportant aucun mouvement d'encaisse		
- amortissement (Annexe 2)	12 081	10 731
- profit sur vente d'immobilisations	(1 140)	(872)
- élément inhabituel (Note 8)	19 706	-
	10 307	8 048
Variation des postes hors liquidités		
(Augmentation) diminution des débiteurs	(2 522)	1 265
Augmentation de l'inventaire	(2 162)	(120)
Augmentation des frais payés d'avance	(238)	(46)
Augmentation (diminution) des créditeurs et des frais courus	2 172	(3 421)
(Diminution) augmentation des revenus reportés	(178)	219
	7 379	5 945
Activités de financement		
Produits de la dette à long terme (Note 4)	13 845	-
Diminution de la dette à long terme (Note 4)	(200)	-
Produits de la province de l'Ontario (Note 11)	-	12 347
	13 645	12 347
Activités d'investissement		
Augmentation des immobilisations	(21 486)	(15 021)
Produits de la vente d'immobilisations	1 649	2 472
Augmentation des autres éléments d'actif	(5 152)	(1 740)
	(24 989)	(14 289)
(Augmentation) diminution d'emprunts bancaire et découvert en banque au cours de l'exercice	(3 965)	4 003
Emprunts bancaire et découvert en banque au début de l'exercice	(1 609)	(5 612)
Emprunts bancaire et découvert en banque, à la fin de l'exercice	(5 574) \$	(1 609) \$

Annexe des immobilisations
consolidées

(en milliers de dollars)

Annexe 1

31 décembre			1998	(Note 19) 1997
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Services ferroviaires				
Voies	149 240 \$	60 997 \$	88 243 \$	93 269 \$
Bâtiments	35 447	10 360	25 087	25 842
Équipement	62 014	32 115	29 899	47 566
Travaux en cours	15 292	-	15 292	1 071
O.N.Tel				
Équipement	99 588	61 407	38 181	39 086
Bâtiments	3 458	1 350	2 108	2 160
Travaux en cours	4 333	-	4 333	2 151
Services maritimes (Owen Sound)				
Navires	12 959	10 578	2 381	6 381
Terrain et bâtiments	126	44	82	84
Équipement	244	241	3	3
Services d'autobus				
Autobus	9 088	3 914	5 174	4 263
Travaux en cours	151	-	151	151
Services maritimes (North Bay et Moosonee)				
Navires	385	253	132	142
Bâtiments	1	1	-	57
Développement				
Terrain et bâtiments	8 017	2 035	5 982	6 247
	400 343 \$	183 295 \$	217 048 \$	228 473 \$

Annexe des revenus et des dépenses d'exploitation consolidés

(en milliers de dollars)

Annexe 2

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	1998	(Note 19) 1997
Services ferroviaires		
Revenus de ventes	54 277 \$	57 510 \$
Remboursement du gouvernement (Note 6)	5 731	7 720
Revenus d'exploitation	60 008	65 230
Dépenses d'exploitation	60 576	67 488
Perte d'exploitation	(568)	(2 258)
Amortissement	6 032	5 424
Profit sur vente d'immobilisations	(218)	(286)
Intérêts débiteurs	323	36
Perte nette d'exploitation	(6 705)	(7 432)
O.N.Tel		
Revenus de ventes (Note 7)	50 015	52 414
Dépenses d'exploitation	33 618	35 187
Bénéfice d'exploitation	16 397	17 227
Amortissement	4 376	3 927
Perte sur vente d'immobilisations	173	13
Bénéfice net d'exploitation	11 848	13 287
Services d'autobus		
Revenus de ventes	8 923	9 010
Dépenses d'exploitation	8 429	8 451
Bénéfice d'exploitation	494	559
Amortissement	555	590
Profit sur vente d'immobilisations	-	(328)
(Perte) bénéfice net(te) d'exploitation	(61)	297
Services maritimes (Owen Sound)		
Revenus de ventes	5 421	4 556
Remboursement du gouvernement (Note 6)	890	890
Revenus d'exploitation	6 311	5 446
Dépenses d'exploitation	5 725	5 421
Bénéfice d'exploitation	586	25
Amortissement	378	366
Bénéfice (perte) net(te) d'exploitation	208	(341)
Services maritimes (Île Pelée) (Note 18)		
Revenus de ventes	3 701	3 444
Dépenses d'exploitation	3 401	3 144
Bénéfice net d'exploitation	300	300

Annexe des revenus et des dépenses d'exploitation consolidés

(en milliers de dollars)

Annexe 2 (suite)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	1998	(Note 19) 1997
Services maritimes (North Bay)		
Revenus de ventes	- \$	- \$
Dépenses d'exploitation	-	3
Perte d'exploitation	-	(3)
Perte sur vente d'immobilisations	-	132
Amortissement	-	19
Perte net d'exploitation	-	(154)
Services maritimes (Moosonee)		
Revenus de ventes	101	118
Remboursement du gouvernement (Note 6)	50	50
Revenus d'exploitation	151	168
Dépenses d'exploitation	143	184
Bénéfice (perte) net(te) d'exploitation	8	(16)
Contrats de services aériens		
Revenus de ventes	-	-
Dépenses d'exploitation	702	999
Perte nette d'exploitation	(702)	(999)
Aménagement (bâtiment)		
Revenus de ventes	390	420
Dépenses d'exploitation	215	266
Bénéfice d'exploitation	175	154
Amortissement	203	127
Bénéfice sur vente d'immobilisations	(1 095)	(403)
Bénéfice net d'exploitation	1 067	430
Administration		
Revenus de ventes	-	-
Dépenses d'exploitation	6 088	6 720
Perte d'exploitation	(6 088)	(6 720)
Amortissement	537	278
Intérêts débiteurs	49	-
Perte nette d'exploitation	(6 674)	(6 998)

Annexe des revenus et des
dépenses d'exploitation consolidés

(en milliers de dollars)

Annexe 2 (suite)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	1998	(Note 19) 1997
Total de l'exploitation		
Revenus de ventes	122 828	127 472
Remboursement du gouvernement (Note 6)	6 671	8 660
Revenus d'exploitation	129 499	136 132
Dépenses d'exploitation	118 897	127 863
Bénéfice d'exploitation	10 602	8 269
Amortissement	12 081	10 731
Intérêts débiteurs	372	36
Bénéfice sur vente d'immobilisations	(1 140)	(872)
Perte nette d'exploitation	(711) \$	(1 626) \$

Sommaire des principales conventions comptables

31 décembre 1998

Principes de consolidation	Les états financiers consolidés ci-inclus ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive, Ontario Northland International Consulting Services Inc, O.N.Tel Inc., Star Transfer Limited, The Owen Sound Transportation Company Limited, Air-Dale Limited et Nipissing Central Railway Company.																
Reconnaissance du revenu	Les revenus du transport sont généralement comptabilisés lorsque la cargaison arrive à destination, ou lorsque la cargaison est transférée à un autre transporteur s'il y a plus d'un transporteur. Les autres revenus sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés à l'exception des remboursements du gouvernement fédéral. Les remboursements reçus suite à la vérification annuelle des pertes sont comptabilisés selon la méthode de caisse. Les avances reçues du gouvernement avant que les pertes finales soient établies sont comptabilisées selon la méthode d'exercice. Les ajustements pour les revenus des appels interurbains sont comptabilisés lorsque ces montants peuvent être déterminés de façon raisonnable.																
Inventaire	À l'exception des rails usagés tous les matériaux et fournitures sont évalués au coût moyen. Les rails usagés sont évalués à la valeur comptable non amortie déterminée lors de mise hors service.																
Immobilisations et amortissement	<p>Les immobilisations sont présentées au coût d'achat. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire basée sur la durée d'utilisation prévue des éléments d'actif.</p> <p>Les durées d'utilisation prévues pour les principales catégories d'immobilisations sont les suivantes:</p> <table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Voies ferrées - principales et secondaires</td> <td>20 à 50 ans</td> </tr> <tr> <td>Locomotives à moteur diesel</td> <td>25 ans</td> </tr> <tr> <td>Wagons.....</td> <td>33 ans</td> </tr> <tr> <td>Navires</td> <td>20 à 30</td> </tr> <tr> <td>Bâtiments</td> <td>50 ans</td> </tr> <tr> <td>Équipement de télécommunication</td> <td>15 ans</td> </tr> <tr> <td>Véhicules</td> <td>3 ans</td> </tr> <tr> <td>Autobus</td> <td>12 ans</td> </tr> </table>	Voies ferrées - principales et secondaires	20 à 50 ans	Locomotives à moteur diesel	25 ans	Wagons.....	33 ans	Navires	20 à 30	Bâtiments	50 ans	Équipement de télécommunication	15 ans	Véhicules	3 ans	Autobus	12 ans
Voies ferrées - principales et secondaires	20 à 50 ans																
Locomotives à moteur diesel	25 ans																
Wagons.....	33 ans																
Navires	20 à 30																
Bâtiments	50 ans																
Équipement de télécommunication	15 ans																
Véhicules	3 ans																
Autobus	12 ans																

**Sommaire des principales
conventions comptables (suite)**

31 décembre 1998

**Immobilisations et
amortissement (suite)**

La province de l'Ontario rembourse la Commission pour les coûts de certaines immobilisations destinées à l'exploitation désignée non commerciale par la province. La Commission comptabilise ces immobilisations au coût d'acquisition avec un crédit compensatoire au surplus d'apport. L'amortissement annuel de ces immobilisations est comptabilisé comme une réduction au surplus d'apport.

Fonds d'auto-assurance

L'actif du fonds d'auto-assurance est présenté au coût d'achat.

Impôts sur le revenu

Comme organisme de la province de l'Ontario, la Commission et ses filiales en propriété exclusive sont exonérées d'impôts sur le revenu et par conséquent, il n'y a aucune provision pour impôts dans ces états financiers.

Utilisations d'estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus oblige la direction à faire des estimations et des hypothèses qui affectent les montants d'actifs et de passifs qui sont présentés à la date des états financiers ainsi que les montants de revenus et dépenses de l'exercice. Les résultats réels pourraient différer des estimations de la direction.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés31 décembre 1998

1. Fonds d'auto-assurance

La Commission suit une politique d'auto-assurance pour les dommages occasionnés par le déraillement de matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Les contributions annuelles versées à ce fonds d'auto-assurance comprennent une prime de 100 \$ payée par la Commission en plus des revenus d'intérêts sur placements gagnés sur l'actif de ce fonds. En 1997, la Commission a approuvé que la prime payée soit augmentée à 500 \$ pour tenir compte des déboursés non anticipés qui ont dû être faits par le fonds en 1996 à cause de plusieurs déraillements. Les actifs du fonds sont composés de placements dans des obligations du gouvernement provincial et fédéral.

Les obligations mentionnées ci-dessus ont des taux d'intérêts annuels de 5,10% à 14,25%. Les dates d'échéance de ces placements s'étendent du 9 juin 1999 jusqu'au 16 octobre 2006.

2. Marge de crédit

La Commission a une marge de crédit dont les intérêts sont calculés en utilisant le taux préférentiel moins 0,5%. Le montant maximal autorisé par l'institution financière sur cette marge de crédit est 8 000 \$. Au 31 décembre 1998, 2 000 \$ (1997 – nil\$) de retraits sur la marge de crédit sont inclus avec les emprunts et les découverts bancaires.

3. Frais de régime de retraite reportés

La Commission est fiduciaire du régime de retraite mixte pour tout le personnel permanent.

Le coût net des prestations du régime de retraite est établi de façon actuarielle en se fondant sur les évaluations les plus exactes de la direction et en utilisant la méthode de répartition des prestations au prorata des années de service. Le coût net des prestations du régime de retraite comprend l'amortissement du surplus initial net du régime sur les durées restantes de service des cotisants, du surplus initial net du régime et des prestations gagnées en 1997. La valeur des immobilisations du régime de retraite a été établie en fonction d'une valeur au marché utilisant comme base la différence entre les valeurs marchandes et comptables à la fin de chaque année pour une période de cinq ans.

La portion de la Commission du coût (recouvrement) net des prestations du régime gagnées par les employés au cours de l'année est de (3 097 \$) (1997 – 1 120 \$). En 1998 la Commission a versé un montant de 2 123 \$ (1997 – 2 108 \$). L'excédent accumulé des montants versés par rapport au coût net des prestations gagnées est inscrit comme frais de régime de retraite reporté dans le bilan.

L'évaluation actuarielle qui a été préparée à des fins comptables en date du 31 décembre 1998 indique que la valeur marchande des actifs du plan est de 378 778 \$ (1997 - 365 456 \$) et la valeur actuelle des droits aux prestations est de 304 745 \$ (1997 – 298 910 \$).

Cette évaluation assume que le taux de rendements pour les actifs du régime sera de 6,5% et que les augmentations de salaires seront de 4,5%.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre

4. Dette à long terme

La dette à long terme consiste en:

	1998		1997	
Prêt de la province de l'Ontario - sans intérêt et sans mode de remboursement.	35 208	\$	35 208	\$
Prêt de l'autorité financière de l'Ontario, portant intérêts à un taux annuel de 5,64%, remboursable par versements mensuels de 43 \$ capital et intérêts pour un période de 10 ans.	3 744		-	
Prêt de l'autorité financière de l'Ontario, portant intérêts à un taux annuel de 5,6%, remboursable par versements mensuels de 156 \$ capital et intérêts débutant le 1 janvier 2000 pour une période de 15 ans.	(a) 9 900		-	
	48 852		35 208	
Moins - portion courante	315		-	
	48 537	\$	35 208	\$

(a) Un montant total de 19 014 \$ a été autorisé sous ces conditions pour ce prêt. Des avances pour la construction de 5 300 \$ et 4 600 \$ ont été faites le 15 décembre 1998 et le 31 décembre 1998. Les intérêts calculés au taux de 5,05% sur l'avance de 5 300 \$ et de 5,15% sur celle de 4 600 \$ sont payables avant que les paiements sur le prêt de 19 014 \$ débutent. D'autres avances seront effectuées au cours de la construction jusqu'à ce que le montant total soit versé. Les intérêts sur ces avances seront calculés selon les taux d'emprunt de l'autorité financière de l'Ontario plus 0,25%.

Les paiements requis pour les cinq prochains exercices sont de :

1999	315	\$
2000	1 169	
2001	1 237	
2002	1 308	
2003	1 381	

31 décembre 1998

5. Primes de départ

Comme il y a eu des changements importants au niveau des remboursements du gouvernement et à cause des conditions économiques difficiles, la Commission a même encouragé plusieurs employé(e)s à prendre leur retraite en 1996. Un total de 167 employé(e)s ont accepté l'offre, ce qui représente un coût de 5 664 \$. La dépense comptabilisée au 31 décembre 1997 est de 225 \$, montant qui représente un des frais non courus pour le règlement des primes de départ de 1996. Quatre employés additionnels on pris leur retraite en 1997.

6. Remboursement du gouvernement

Conformément au mémorandum d'interprétation établi entre la Commission et le ministère du Développement du Nord et des Mines, certaines des exploitations de la Commission ont été désignées non commerciales. La Commission et le Ministère ont approuvé un contrat à prix fixe afin de déterminer le montant d'indemnisation que le gouvernement de l'Ontario a fourni pour l'année 1998. En 1995 le gouvernement provincial a annoncé un plan pour réduire les remboursements à la Commission. Les réductions totalisent 7 000 \$ pour 1996 et 4 000 \$ pour 1997.

Une partie de la perte d'exploitation du service de train de passagers entre North Bay et Toronto est remboursée par l'Office national des transports du Canada en vertu de l'article 270 de la Loi sur les chemins de fer. Le gouvernement fédéral a révoquer la Loi sur les chemins de fer et l'a remplacée par la Loi canadienne du transport. Les négociations entre la Commission et Transport Canada ont pris fin en 1996. Le montant annuel du remboursement a été fixé à 2 500 \$ pour une période de 5 ans.

Les détails du remboursement du gouvernement sont comme suit:

	1998	1997
De la province de l'Ontario:		
Chemins de fer - services aux voyageurs et ligne de Moosonee	3 231 \$	3 231 \$
Services maritimes (Moosonee)	50	50
Services maritimes (Owen Sound)	890	890
	4 171	4 171
De l'Office national des transports:		
Ajustements des années antérieures	-	1 989
De Transport Canada:		
Opérations courantes	2 500	2 500
	6 671 \$	8 660 \$

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

31 décembre 1998

7. Accords sur les revenus de O.N.Tel

La Commission a conclu un accord de trafic avec Bell Canada qui couvre tous les services interurbains qui proviennent de l'intérieur et se termine à l'extérieur de la région desservie par la Commission ou qui proviennent de l'extérieur et se termine à l'intérieur de cette région. Cet accord peut être résilié par l'un ou l'autre des partis à la suite d'un préavis de 180 jours. En 1997 Bell Canada a donné avis qu'il voulait terminer cet accord. En attendant les négociations finales d'un nouvel accord, les conditions de l'accord précédent demeurent en vigueur de mois en mois. Au cours de 1997 la Commission a reçu et reconnu 3 417 \$ de Bell Canada à titre de règlement des ajustements de revenus qui remontent jusqu'à 1987.

8. Élément inhabituel

Réduction de la valeur du traversier Nindawayma	3 311 \$
Réduction des coûts différés reliés au développement du terrain	1 300
Réduction de la valeur du matériel roulant du chemin de fer	15 095
	19 706 \$

Les mesures qui ont été entreprises en 1996 pour se départir du traversier Nindawayma continue en 1998. Il est maintenant évident que la valeur comptable de ces immobilisations a diminué à un niveau en dessous de la valeur marchande. Conséquemment en 1998, la valeur comptable résiduelle restante (non écoulee) de l'actif a été radiée.

En 1998 la Commission a débuté les procédés pour la vente de terrains à Timmins. Il est maintenant évident que la valeur comptable des coûts de développement reliés aux terrains est maintenant en dessous de la valeur marchande. Conséquemment, les coûts de développement ont été réduits de 1 300 \$.

Suite au transfert des responsabilités de l'Agence nationale de transport à Transport Canada au niveau du remboursement des pertes d'opérations pour le train quotidien pour les passagers entre North Bay et Toronto, la valeur comptable pour le matériel roulant du chemin de fer a été examinée. La direction a déterminé que la valeur marchande était en dessous de la valeur comptable et conséquemment, cette valeur a été réduite. Lorsque la direction a déterminé le montant de la réduction, elle a considéré l'évaluation indépendante de ce matériel roulant qui a été faite au cours de l'exercice en plus des flux de trésorerie négatifs reliés au service de train passager. (voir note 12)

Notes complémentaires aux états financiers consolidés31 décembre 1998

9. Approbation exécutoire

Afin d'assurer la continuité du transport de cargaison par voie ferroviaire, la Commission participe monétairement au processus qui consiste à obtenir l'approbation exécutoire nécessaire afin d'obtenir une licence pour utiliser l'ancienne Mine Adams comme un dépotoir. Les coûts sont partagés entre la Commission et deux autres compagnies. Les montants sont imputés aux opérations dans l'année où ils sont payés. En 1997 la Commission a versé son dernier paiement relié à cet engagement.

10. Activités abandonnées

La Commission a embauché des sous-traitants afin d'assurer que les communautés affectées aient un autre moyen de transport jusqu'à ce que d'autres arrangements soient faits. Cet engagement contractuel a été prolongé jusqu'au deuxième trimestre de 1997. À la fin de cet engagement, la Commission a commencé à remettre les fonds directement à certaines des communautés affectées afin qu'elles puissent prendre les dispositions nécessaires pour se trouver des moyens de transport alternatifs. Ces paiements sont inscrits à l'annexe 2 sous la rubrique contrats de service aériens, et ces paiements qui étaient supposés se terminer en 1999 vont s'étendre jusqu'en l'an 2000.

11. Contributions de la province de l'Ontario

La contrepartie reçue en espèces lors de la vente des immobilisations suite à l'abandon de la division du service aérien (norOntair) totalisant 12 347 \$ a été traitée comme une injection de surplus de la province de l'Ontario. Cette approche a été adoptée car la Commission a été remboursée pour les coûts des immobilisations par la province lors de l'achat originel. La valeur nette aux livres était presque de zéro lorsque le solde non amorti du surplus contribué était appliqué en réduction de ce montant. Les fonds reçus suite à la vente de ces immobilisations seront assignés à la restructuration des opérations, à la poursuite de nouvelles opportunités commerciales viables et à l'achat d'équipement.

12. Éventualités

Quelques réclamations ont été émises contre la Commission pour des dommages occasionnés. Les dommages, le cas échéant, ne peuvent être estimés présentement; la Commission est d'avis que ces poursuites sont sans fondement ou couvertes par l'assurance. Si des pertes en résultaient, elles seraient imputées à l'exploitation lorsque le montant en serait établi.

Une demande d'indemnités de 3 000 \$ a été envoyée à l'Agence nationale de transport pour un remboursement partiel de la réduction de la valeur du matériel roulant relié au train passager en vertu de la Loi du transport ferroviaire. Selon la direction, la Commission aurait droit au remboursement. Comme on ne peut déterminer avec certitude si cette indemnité sera reçue, aucun montant n'a été comptabilisé aux états financiers.

Notes complémentaires aux états financiers consolidés31 décembre 1998

13. Aide gouvernementale

En vertu de l'accord commercial daté du 24 février 1992, la Commission est maintenant éligible à recevoir un prêt de 4 250 \$ de la Société de gestion du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario (le Fonds du patrimoine) afin de l'aider à acheter certaines immobilisations spécifiques. Selon les termes de l'accord, la Commission a loué les actifs au chemin de fer Algoma Central Railway pour une valeur symbolique de 1\$ par année. Le prêt ne porte aucun intérêt et peut être repayé à une date convenue d'entente entre la Commission et le Fonds du patrimoine par le transfert du titre de l'actif au Fonds du patrimoine. Au 31 décembre 1998, un total de 4 179 \$ (1997 – 4 151 \$) a été reçu et comptabilisé en réduction du coût des immobilisations.

14. Instruments financiers

Les instruments financiers de la Commission sont composés de l'encaisse et du placement à terme du fonds d'auto-assurance, des comptes recevables, emprunts bancaire et découvert en banque, des comptes payables et frais courus, ainsi que des dettes à long terme. À moins d'avis contraire, selon la direction, la Commission n'est pas exposée à un risque de taux d'intérêt, à un risque de taux de change ni à un risque de crédit qui seraient matériels et qui proviendraient des instruments financiers. La valeur marchande des instruments financiers est approximativement égale à la valeur aux livres à moins d'avis contraire.

Une portion des créiteurs de la Commission sera décidée en dollar américain dans les deux mois suivant la fin de l'exercice.

15. Incertitude relative au problème du passage à l'an 2000

Ce qu'on appelle globalement le problème du passage à l'an 2000 est le résultat du fait que de nombreux systèmes informatiques utilisent seulement deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Ces systèmes pourraient confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, entraînant des erreurs lorsque les dates sont utilisées à des fins de calcul ou de comparaison. En plus, des problèmes semblables peuvent se manifester au niveau de certains systèmes qui utilisent les dates en 1999 comme des chiffres autres que ceux de l'année. Ce problème peut se manifester avant, durant ou après le 1er janvier 2000. Si ce problème potentiel n'est pas adressé par la Commission, et ses principaux clients, fournisseurs et autres tiers partis associés, les conséquences sur l'exploitation de la Commission et sa capacité de préparer les rapports financiers nécessaires pourraient varier d'erreurs mineures à une défaillance importante du système qui pourrait nuire à la capacité de l'entité d'exercer normalement ses activités. Il est impossible de s'assurer que tous les aspects reliés au passage à l'an 2000 et qui affectent la Commission, incluant ceux affectant les clients, fournisseurs ou autres tiers partis seront résolus.

31 décembre 1998

16. Transactions entre apparentés

Au cours de l'année, la Commission a facturé le fonds de pension contributif de l'ONTC pour un montant de 185 \$ (1997 – 283 \$) pour support administratif.

Au cours de 1998, la division du service ferroviaire (de la Commission) a facturé la division de télécommunications (de la Commission) un montant de 985 \$ (1997 – 985 \$) pour avoir le droit de passage par dessus le service ferroviaire. Ce montant est présenté comme un revenu pour la division du service ferroviaire et comme une dépense pour la division de télécommunications. L'administration croit que les termes de cette transaction ont été établis de la même façon que si la transaction avait été effectuée avec un parti sans lien de dépendance.

17. Créances à long terme

Hypothèque, 7%, payable en avril 1999, remboursable par versements semi-annuels des intérêts seulement, garantie par le terrain.

Comptes à recevoir à long terme - Montants recouvrables des partis suite à des événements opérationnels qui seront résolus après la fin du prochain exercice.

	1998	1997
	-	650
	\$	\$
	2 864	2 864
	2 864	3 514
	\$	\$

18. Services maritimes (Île Pelée)

Le contrat pour les services maritimes de l'Île Pelee pourrait être renouvelé le 31 décembre 1998. Ce contrat avait été renouvelé pour une période d'un an, soit du 1er janvier 1999 au 31 décembre 1999.

19. Chiffres comparatifs

Pour fins de comparaison, la classification de certains postes de l'exercice précédent a été modifiée pour se conformer à la présentation adoptée dans l'exercice courant.

Rapport d'employés dont
le salaire excède 100 000\$

31 décembre 1998

Nom	Poste	Salaire	Avantages sociaux imposables
K J Wallace	Président et directeur général	145 475 \$	8 801 \$
R G Leach	Vice Président - Services ferroviaires	115 844	1 149
R S Hutton	Vice Président - O.N.Tel	113 672	1 171
S G Carmichael	Vice Président - Finance et administration	113 672	1 171

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