

Commission de transport Ontario Northland

États financiers consolidés

Pour l'exercice terminé le 31 mars 2026

Commission de transport Ontario Northland

États financiers consolidés

Pour l'exercice terminé le 31 mars 2026

Table des matières

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière	2
Rapport de l'auditeur indépendant	3
États financiers	
État consolidé de la situation financière	5
État consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif net	6
État consolidé des flux de trésorerie	7
Notes complémentaires aux états financiers consolidés	8-31

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière

La direction de la Commission de transport Ontario Northland (la « Commission ») est responsable de l'intégrité et de la présentation fidèle des états financiers consolidés et des autres informations incluses dans le rapport annuel. Les états financiers consolidés ont été préparés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public. La préparation d'états financiers consolidés fait nécessairement appel au jugement et aux meilleures estimations de la direction, particulièrement lorsque la comptabilisation des opérations ne peut être effectuée avec certitude qu'au cours d'une période ultérieure. Toute l'information financière présentée dans le rapport annuel concorde avec les états financiers consolidés.

La direction est responsable de l'établissement et du maintien du système de contrôle interne conçu pour fournir une assurance raisonnable que les documents comptables sont pertinents, fiables et exacts, et que les actifs sont dûment comptabilisés et protégés. Ce système comprend des politiques et des méthodes officielles ainsi qu'une structure organisationnelle qui assure la délégation des pouvoirs et la séparation des responsabilités.

La Commission est chargée de s'assurer que la direction s'acquitte de ses responsabilités à l'égard du contrôle interne et de la présentation de l'information financière. La Commission passe en revue les états financiers consolidés et en recommande l'approbation au conseil d'administration. Elle est également chargée d'examiner les contrôles internes et de conseiller la direction sur les questions d'audit et de présentation de l'information financière.

Le Bureau du vérificateur général de l'Ontario, nommé par la Commission, a effectué l'audit des états financiers consolidés conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, comme l'indique son rapport de l'auditeur indépendant. Le Bureau du vérificateur général de l'Ontario peut communiquer librement avec la Commission pour discuter de ses travaux et des constatations qui en découlent.



Chad Evans
Directeur général



Sean Conroy
Directeur général de l'administration

North Bay (Ontario)
Le 23 juin 2026

Rapport de l'auditeur indépendant

À la Commission de transport Ontario Northland

Opinion

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés de la Commission de transport Ontario Northland (la « Commission »), qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 mars 2026, et les états consolidés des résultats et de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À mon avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de la Commission au 31 mars 2026, ainsi que des résultats consolidés de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

J'ai effectué mon audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui m'incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « *Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés* » du présent rapport. Je suis indépendant de la Commission conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers consolidés au Canada et je me suis acquitté des autres responsabilités déontologiques qui m'incombent selon ces règles. J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers consolidés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers consolidés, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de la Commission à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la Commission a l'intention de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de la Commission.

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

Mes objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les   tats financiers consolidés pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant mon opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des   tats financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, j'exerce mon jugement professionnel et fais preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- j'identifie et évalue les risques que les   tats financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, conçois et mets en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunis des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder mon opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- j'acquies une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la Commission;
- j'apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- je tire une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des   v  nements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la Commission à poursuivre son exploitation. Si je conclus à l'existence d'une incertitude significative, je suis tenu d'attirer l'attention des lecteurs de mon rapport sur les informations fournies dans les   tats financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Mes conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de mon rapport. Des   v  nements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la Commission à cesser son exploitation;
- j'évalue la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des   tats financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécie si les   tats financiers consolidés représentent les opérations et   v  nements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Je communique aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et mes constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que j'aurais relevée au cours de mon audit.

Le vérificateur général adjoint,



Jeremy Blair, CPA, CA, ECA

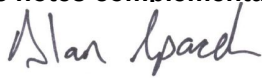
Toronto (Ontario)
Le 23 juin 2026

Commission de transport Ontario Northland

État consolidé de la situation financière

Au	31 mars	31 mars
(en milliers de dollars)	2026	2025
Actif		
Actifs à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	91 861 \$	13 995 \$
Débiteurs (note 19)	41 264	42 521
Matières et fournitures (note 4)	46 393	49 892
Charges payées d'avance	2 785	2 286
Total des actifs à court terme	182 303	108 694
Trésorerie affectée (note 3)	—	2 000
Immobilisations (note 5)	1 138 128	847 996
Total de l'actif	1 320 431 \$	958 690 \$
Passif et actif net		
Passifs à court terme		
Créditeurs et charges à payer	63 290 \$	54 202 \$
Produits non acquis (note 6)	69 640	16 738
Tranche à court terme de la dette à long terme (note 8)	129	123
Total des passifs à court terme	133 059	71 063
Apports reportés (note 3)	—	2 000
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 7)	1 080 183	785 946
Dette à long terme (note 8)	557	686
Avantages de retraite et avantages postérieurs à l'emploi (note 9)	81 782	81 843
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations (note 10)	3 901	2 973
Passif au titre des sites contaminés (note 11)	4 653	3 799
Total du passif	1 304 135	948 310
Actif net		
Non affecté	16 296	10 380
Total du passif et de l'actif net	1 320 431 \$	958 690 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

 _____	Président	 _____	Vice-président
--	-----------	---	----------------

Commission de transport Ontario Northland

État consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif net

Pour l'exercice terminé le	31 mars	31 mars
(en milliers de dollars)	2026	2025
Produits (note 13)		
Produits tirés des activités	152 510 \$	127 769 \$
Apports gouvernementaux (note 12)	133 638	89 250
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (note 7)	31 226	27 178
Total des produits	317 374	244 197
Charges (note 13)		
Main-d'œuvre et avantages sociaux (note 9)	120 684	99 540
Matériaux et pièces	58 491	43 953
Amortissement des immobilisations	34 860	30 871
Améliorations apportées aux infrastructures	32 000	2 500
Services	30 237	23 957
Charges administratives et autres (note 14)	11 563	15 198
Coûts liés aux technologies	10 990	8 468
Fournitures et matériel	7 169	6 677
Avantages sociaux futurs (note 9)	5 116	4 160
Perte sur la vente d'immobilisations	156	–
Charge de désactualisation (note 10)	155	86
Intérêts sur la dette à long terme (note 8)	37	43
Total des charges	311 458	235 453
Excédent des produits sur les charges pour l'exercice	5 916 \$	8 744 \$
Actif net , au début de l'exercice	10 380	1 636
Excédent des produits sur les charges pour l'exercice	5 916	8 744
Solde , à la fin de l'exercice	16 296 \$	10 380 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland

État consolidé des flux de trésorerie

Pour l'exercice terminé le	31 mars	31 mars
(en milliers de dollars)	2026	2025
Activités de fonctionnement		
Excédent des produits sur les charges pour l'exercice	5 916 \$	8 744 \$
<u>Ajustements pour tenir compte des éléments sans effet sur la trésorerie :</u>		
Amortissement des immobilisations	34 860	30 871
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(31 226)	(27 178)
Charge de désactualisation (note 10)	155	86
Variation nette de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations (note 10)	705	(40)
Variation nette du passif au titre des sites contaminés	855	(272)
Perte sur la vente d'immobilisations	156	–
Avantages sociaux futurs (note 9)	5 116	4 160
Prestations autres que de retraite versées	(5 177)	(4 609)
	<u>11 360</u>	<u>11 762</u>
<u>Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement :</u>		
(Augmentation) diminution des débiteurs	1 257	(8 830)
(Augmentation) diminution des matières et fournitures	3 499	(10 375)
(Augmentation) diminution des charges payées d'avance	(499)	(223)
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	9 088	8 982
Augmentation (diminution) des apports reportés (note 3)	(2 000)	–
Augmentation (diminution) des produits non acquis	52 902	(16 838)
Flux de trésorerie nets provenant des (affectés aux) activités de fonctionnement	<u>75 607</u>	<u>(15 522)</u>
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition d'immobilisations	(327 015)	(190 478)
Produit de la vente d'immobilisations	1 028	807
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement en immobilisations	<u>(325 987)</u>	<u>(189 671)</u>
Activités de financement		
Remboursement de capital sur la dette à long terme	(123)	(117)
Apports reportés afférents aux immobilisations	326 369	190 478
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	<u>326 246</u>	<u>190 361</u>
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	<u>75 866</u>	<u>(14 832)</u>
Trésorerie, au début de l'exercice	<u>15 995</u>	<u>30 827</u>
Trésorerie, à la fin de l'exercice	<u>91 861 \$</u>	<u>15 995 \$</u>
Composantes de la trésorerie :		
Trésorerie	91 861	13 995
Trésorerie affectée (note 3)	–	2 000
	<u>91 861 \$</u>	<u>15 995 \$</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

1. Nature des activités

La Commission de transport Ontario Northland (la « Commission »), organisme de la Couronne relevant du ministère des Transports, a été constituée par le gouvernement ontarien en 1902 afin d'assurer des services de transport dans le nord de l'Ontario. Elle est régie par la *Loi sur la Commission de transport Ontario Northland*. La Commission offre une variété de services, y compris le transport ferroviaire de marchandises et de passagers, des services d'autocar ainsi que des services de remise à neuf et de réparation, principalement dans le nord de l'Ontario.

La Commission tire ses produits de la fourniture de services de transport et de remise à neuf. Elle reçoit également des subventions annuelles de la province de l'Ontario pour financer ses activités de fonctionnement et l'acquisition d'immobilisations. La capacité de la Commission à maintenir la prestation de ses services et à remplir son mandat dépend des apports gouvernementaux continus qu'elle reçoit de la province.

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

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

2. Principales méthodes comptables

a) Méthodes comptables

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

b) Base de consolidation

Les états financiers consolidés de la Commission comprennent les actifs, les passifs, les produits et les charges des organismes sous son contrôle, y compris Nipissing Central Railway Company, filiale en propriété exclusive de la Commission. Les opérations et les soldes interentités ont été éliminés lors de la préparation des états financiers consolidés.

c) Matières et fournitures

Les matières et les fournitures destinées aux services de remise à neuf sont évaluées au moindre du coût ou de la valeur nette de réalisation, tandis que les stocks destinés à la consommation sont évalués au moindre du coût ou du coût de remplacement, selon la méthode du coût moyen pondéré. La Commission utilise les mêmes formules d'établissement du coût pour tous les stocks dont la nature et l'usage sont similaires. La Commission examine régulièrement la valeur des matières et des fournitures et comptabilise les réductions de valeur en fonction de son évaluation des stocks à rotation lente ou obsolètes. Quand la valeur de réalisation nette est inférieure à la valeur comptable, la valeur des matières et des fournitures est réduite d'un montant correspondant à la baisse de valeur.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

2. Principales méthodes comptables (suite)

d) Charges payées d'avance

Les charges payées d'avance comprennent les primes d'assurance, l'impôt municipal et les frais de technologie annuels. Elles sont comptabilisées au coût et imputées aux charges engagées dans les périodes au cours desquelles la Commission s'attend à en tirer des avantages.

e) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût d'acquisition, déduction faite de l'amortissement cumulé et, le cas échéant, des réductions de valeur. Le coût historique des immobilisations corporelles englobe tous les frais directement rattachés à l'acquisition, à la construction, au développement, à la mise en valeur ou à l'amélioration des immobilisations, de même que le montant estimatif nécessaire pour régler les passifs au titre d'obligations liées à la mise hors service d'immobilisations.

L'amortissement débute lorsque les immobilisations sont disponibles pour utilisation (soit lorsqu'elles se trouvent au lieu et dans l'état requis pour permettre un fonctionnement conforme aux intentions de la direction). Les immobilisations en cours de construction ne font pas l'objet d'un amortissement avant leur mise en service effective.

Les immobilisations sont amorties selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile, comme suit :

Terrains	Aucun amortissement
Infrastructures de transport	De 20 à 100 ans
Bâtiments	De 20 à 50 ans
Matériel roulant	De 10 à 40 ans
Matériel	De 3 à 40 ans

La Commission comptabilise une réduction de valeur d'une immobilisation corporelle lorsque cette dernière ne contribue plus à sa capacité de fournir des services, ou que la valeur des avantages économiques futurs qui s'y rattachent est inférieure à sa valeur comptable nette. Ces réductions sont passées en charges dans l'état consolidé des résultats.

Les immobilisations faisant l'objet d'un amortissement sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent qu'une immobilisation pourrait ne plus contribuer à la capacité de la Commission de fournir des services.

f) Comptabilisation des produits

Résumé des produits comptabilisés par source

- i) Les **produits tirés des services ferroviaires** proviennent des sources suivantes :
 - a. Les **services de fret** génèrent des produits liés au transport de marchandises pour le compte de clients. Ces produits sont constatés progressivement, au fur et à mesure que les marchandises sont acheminées sur le réseau ferroviaire.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

2. Principales méthodes comptables (suite)

f) Comptabilisation des produits (suite)

Les catégories de produits de base transportées varient selon la conjoncture économique régionale ainsi que les activités de la clientèle et vont comme suit :

- i. **Métaux et minéraux** : Comprend le transport de minéraux, de métaux, de concentrés de minerai de fer, de cuivre et de zinc ainsi que de produits chimiques industriels. Cette catégorie dessert principalement les secteurs minier et industriel en assurant le transport de marchandises en vrac et de produits liquides, notamment l'acide sulfurique, qui représente une part importante des volumes transportés dans cette catégorie.
 - ii. **Céréales et engrais** : Comprend le transport de produits agricoles, tels que les céréales, la potasse, les roches phosphatées et d'autres engrais. Ces activités de transport soutiennent les chaînes d'approvisionnement agricoles et présentent généralement un caractère saisonnier qui découle des cycles de production et d'exportation.
 - iii. **Produits forestiers** : Comprend le transport de bois d'œuvre, de pâte, de papier et d'autres produits forestiers connexes. Le volume de marchandises de ce secteur dépend de l'activité des industries forestière et manufacturière.
 - iv. **Transport intermodal et transbordement** : Comprend les produits tirés des services de transport intermodal, qui combinent le transport ferroviaire et le camionnage afin d'assurer l'acheminement des marchandises de porte à porte. Ces services offrent aux clients des solutions logistiques souples et un accès à des marchés plus vastes que ceux desservis uniquement par le réseau ferroviaire.
- b. Les **produits tirés de la location** correspondent aux contrats de location de locomotives, de wagons de marchandises ainsi que de terrains et de bâtiments desquels la Commission est bailleusesse. Ces produits sont comptabilisés sur une base mensuelle pendant la durée du contrat à mesure que le client reçoit et consomme les avantages que procure le service de location.
- ii) Les **produits des services Polar Bear** se composent des éléments suivants :
- a. Les produits tirés du **transport de passagers** comprennent les ventes de titres, les frais de bagages, les règlements interréseaux et les services d'affrètement. Les produits sont comptabilisés comme produits non acquis jusqu'à ce que le service de transport ait été fourni. L'obligation de prestation est remplie lorsque le trajet de train est effectué.
 - b. Les produits tirés des **services de fret** comprennent les produits provenant des services de transport ferroviaire de marchandises décrits précédemment ainsi que les services de transport de véhicules, principalement liés à l'acheminement de véhicules automobiles.
 - c. Les produits tirés des **ventes à bord** de nourriture, de boissons et d'articles divers sont comptabilisés au moment où le contrôle des biens est transféré au client, soit au moment de leur achat.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

2. Principales méthodes comptables (suite)

f) Comptabilisation des produits (suite)

- d. Les produits tirés de l'hôtellerie proviennent de la location de chambres, des services de blanchisserie ainsi que de la vente d'articles divers et promotionnels. Les produits tirés de la location de chambres sont comptabilisés à titre de produits reportés jusqu'au séjour hôtelier. À ce moment, la Commission considère que l'obligation de prestation est remplie et que les produits sont gagnés. Tous les produits tirés de l'hôtellerie sont comptabilisés à titre de produits lorsque le client achète les biens et les services et que le contrôle lui en est transféré.

iii) Les **produits des services d'autocar** se composent des éléments suivants :

- a. Les **produits tirés du transport de passagers** comprennent les ventes de titres, les frais de bagages, les règlements interréseaux ainsi que les services d'affrètement et de transport de colis par autocar. Les produits sont comptabilisés comme produits non acquis jusqu'à ce que le service de transport ait été fourni. L'obligation de prestation est remplie lorsque le trajet d'autocar est effectué.
- b. Les **autres produits liés au transport de passagers**, dont les frais de transaction, les frais de guichet, la location de casiers ainsi que les ventes des distributrices automatiques, sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle le client achète les biens et où le contrôle lui en est transféré.

iv) Les **produits de remise à neuf et de réparation** proviennent des travaux de réparation effectués sur les locomotives et les voitures de clients. Les produits sont constatés à mesure que les services sont fournis, dans la mesure où la contrepartie correspondante peut faire l'objet d'une estimation et que son recouvrement est raisonnablement assuré. En ce qui concerne les contrats s'étalant sur plus d'un exercice financier, les produits sont comptabilisés selon le degré d'avancement des travaux, lequel est généralement établi par la comparaison des coûts réels engagés à ce jour avec le total des coûts estimatifs prévus pour l'exécution complète du contrat. Les sommes facturées ou perçues avant l'exécution des travaux sont inscrites à titre de produits non acquis, puis constatées comme produits à mesure que les services sont fournis.

Lorsqu'une garantie est offerte, la Commission comptabilise en charges le coût estimatif des travaux correctifs lorsqu'ils sont effectués, sauf lorsque la garantie constitue un service distinct. Dans ce cas, les produits correspondants sont comptabilisés sur la période au cours de laquelle le service de garantie est fourni.

v) Les **produits des services généraux** se composent des éléments suivants :

- a. Les produits tirés de la **vente de publicité** proviennent de la vente d'espaces publicitaires sur les biens et les plateformes de la Commission, notamment les autocars, les gares, les terminus, les imprimés et les plateformes numériques. Les produits publicitaires sont constatés à un moment précis ou sur la durée de la prestation des services publicitaires, selon les modalités de l'entente, à mesure que le client reçoit et consomme les avantages liés à ces services.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

2. Principales méthodes comptables (suite)

f) Comptabilisation des produits (suite)

- b. Les produits tirés de la **vente de marchandises** proviennent de la vente de vêtements promotionnels ou portant la marque de la Commission. Ces produits sont comptabilisés au moment où le contrôle des biens est transféré au client, soit généralement au moment de la vente.
- c. Les produits d'**intérêts** comprennent les intérêts gagnés sur les soldes de trésorerie détenus dans des comptes de dépôt auprès d'institutions financières. Ils englobent les intérêts sur la trésorerie liée aux activités de fonctionnement et sur les autres dépôts admissibles. Les produits d'intérêts sont comptabilisés à mesure qu'ils sont gagnés, selon la méthode du taux d'intérêt effectif, en fonction des soldes des comptes et des taux d'intérêt applicables au cours de l'exercice considéré.

vi) **Apports**

La Commission applique la méthode du report pour comptabiliser les apports :

Les apports non affectés sont comptabilisés comme produits lorsqu'ils sont reçus ou à recevoir si leurs montants peuvent faire l'objet d'une estimation raisonnable et que leur réception est raisonnablement assurée;

Les apports grevés d'une affectation externe qui sont liés aux charges de fonctionnement sont comptabilisés comme produits lorsque les charges connexes sont engagées;

Les apports reportés afférents aux immobilisations correspondent au financement reçu pour l'acquisition d'immobilisations. Ces apports sont comptabilisés comme produits dans la même période que l'amortissement des immobilisations connexes.

g) **Avantages sociaux futurs**

Régimes de retraite

La Commission est un employeur participant du Régime de retraite des fonctionnaires et de la convention de retraite, qui sont des régimes multiemployeurs à prestations définies mis en place par la province de l'Ontario. Lorsque des avantages sont accordés à des salariés dans le cadre d'un régime d'avantages de retraite à prestations définies multiemployeurs, chaque entité participant au régime autre que l'entité parraineuse doit suivre les normes applicables aux régimes à cotisations définies. Ainsi, la Commission comptabilise une charge au titre des avantages de retraite de l'exercice correspondant aux cotisations requises à l'égard des services rendus par les salariés au cours de l'exercice. Toute cotisation non versée est comptabilisée comme passif dans l'état de la situation financière.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

2. Principales méthodes comptables (*suite*)

g) Avantages sociaux futurs (suite)

Avantages de retraite et avantages postérieurs à l'emploi

La Commission offre à ses employés des avantages de retraite non liés aux régimes de retraite, tels que l'assurance vie de groupe, l'assurance maladie et l'assurance invalidité de longue durée, par l'entremise de régimes à prestations définies. Les coûts associés à ces avantages sociaux futurs sont déterminés selon une évaluation actuarielle au moyen de la méthode de répartition des prestations au prorata des services et des hypothèses les plus probables. De plus, à titre d'employeur visé par l'annexe 2 en vertu de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (la « CSPAAT »), la Commission comptabilise les indemnités d'accidents du travail selon la méthode de la comptabilité d'exercice en utilisant les coûts déterminés au moyen de calculs actuariels.

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

h) Conversion des devises

Les états financiers consolidés sont présentés en dollars canadiens.

À la date de l'opération, les éléments d'actif et de passif, les produits et les charges libellés en devises sont convertis en dollars canadiens selon le cours de clôture en vigueur à cette date. À la date des états financiers, les actifs et passifs monétaires ainsi que les éléments non monétaires classés dans la catégorie des instruments financiers évalués à la juste valeur sont convertis en dollars canadiens au cours de clôture en vigueur à cette date.

La Commission a fait le choix irrévocable de comptabiliser tous les gains et pertes de change non réalisés découlant de tous les actifs ou passifs financiers directement à l'état consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif net.

i) Incertitude relative à la mesure

La préparation de ces états financiers consolidés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants présentés au titre des actifs et des passifs ainsi qu'au titre des produits et des charges pour l'exercice considéré.

Les principaux éléments qui requièrent l'utilisation d'estimations par la direction sont la durée de vie utile des immobilisations, la provision pour créances douteuses des débiteurs, les réductions de valeur des matières et des fournitures, le passif au titre des sites contaminés, l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations, les obligations contractuelles et les obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi autres que de retraite. Par leur nature, ces estimations font l'objet d'une incertitude relative à la mesure.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

2. Principales méthodes comptables (*suite*)

j) Instruments financiers

Les actifs financiers et les passifs financiers sont comptabilisés dans l'état de la situation financière lorsque la Commission devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument.

Lors de la comptabilisation initiale, tous les instruments financiers sont classés dans l'une des deux catégories d'évaluation suivantes : instruments financiers évalués à la juste valeur ou au coût, ou instruments financiers évalués au coût après amortissement.

Tous les actifs financiers et les passifs financiers de la Commission sont évalués au coût après amortissement, y compris la trésorerie et les équivalents de trésorerie, la trésorerie affectée, les débiteurs, les créditeurs et charges à payer ainsi que la dette à long terme. Ceux-ci sont initialement comptabilisés au coût, puis évalués à leur coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, déduction faite de toute provision pour créances douteuses pour les actifs financiers.

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

Les réductions de valeur des actifs financiers comptabilisés au coût après amortissement sont comptabilisées lorsque le montant d'une perte est connu avec suffisamment de précision et qu'il n'y a aucune perspective réaliste de recouvrement. La valeur des actifs financiers est alors réduite à la valeur de recouvrement nette, et cette réduction est comptabilisée dans l'état consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif net.

La Commission cesse de comptabiliser un actif financier lorsque les droits contractuels aux flux de trésorerie qui y sont rattachés expirent. La Commission décomptabilise un passif financier, ou une partie de celui-ci, lorsque l'obligation stipulée au contrat est exécutée, est annulée ou prend fin.

k) Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

Un passif au titre d'une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation est comptabilisé lorsqu'il existe une obligation juridique, pour la Commission, d'engager des coûts de mise hors service relativement à une immobilisation corporelle, lorsque l'opération ou l'événement à l'origine du passif est survenu ou lorsqu'il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés et qu'il est possible de procéder à une estimation raisonnable du montant en cause.

Le passif est initialement évalué en date de la naissance de l'obligation juridique, selon la meilleure estimation de la direction du montant nécessaire pour mettre l'immobilisation hors service. Lorsqu'on prévoit que les flux de trésorerie nécessaires pour régler l'obligation liée à la mise hors service de l'immobilisation se matérialiseront sur des périodes relativement longues, le passif est estimé au moyen de la technique de la valeur actualisée. La meilleure estimation du passif comprend tous les coûts directement attribuables aux activités de mise hors service de l'immobilisation en cause, selon l'information disponible à la fin de l'exercice.

Lors de l'évaluation initiale d'une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation corporelle, un coût correspondant à la mise hors service de l'immobilisation est ajouté à la valeur comptable de l'immobilisation en question si elle fait encore l'objet d'un usage productif. Ce coût est amorti sur la durée de vie utile de l'immobilisation corporelle.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

2. Principales méthodes comptables (suite)

k) Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (suite)

Chaque date des états financiers, la Commission réévalue la valeur comptable du passif et comptabilise, d'une période à l'autre, les variations attribuables à l'écoulement du temps en tant que charge de désactualisation. Les variations du passif résultant d'une révision de l'échéancier ou du montant des flux de trésorerie non actualisés par rapport à l'estimation initiale ou d'une révision du taux d'actualisation sont comptabilisées comme une augmentation ou une diminution de la valeur comptable de l'immobilisation corporelle correspondante. La Commission continue de comptabiliser le passif jusqu'à ce que celui-ci soit réglé ou autrement éteint. Les décaissements liés au règlement du passif sont portés en diminution du passif présenté lorsqu'ils sont effectués.

l) Passif au titre des sites contaminés

Un site contaminé est un site où la concentration de substances nocives dépasse les niveaux maximaux admissibles selon une norme environnementale. Les sites qui font actuellement l'objet d'un usage productif sont considérés comme des sites contaminés uniquement si un événement imprévu donne lieu à une contamination. Un passif au titre de l'assainissement des sites contaminés est comptabilisé lorsque la Commission est directement responsable ou accepte la responsabilité de la contamination, qu'il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés et qu'il est possible de procéder à une estimation raisonnable du montant en cause. Le passif inclut tous les coûts directement attribuables aux activités d'assainissement, y compris les activités, l'entretien et la surveillance après l'assainissement.

3. Trésorerie affectée et apports reportés

Les apports reportés sont des fonds affectés reçus de la province qui ne doivent être utilisés que pour des dépenses futures précises. Le solde de l'exercice précédent représentait des fonds du ministère des Transports à utiliser comme réserve d'autoassurance sous réserve de son approbation en cas de déraillement futur. Au 31 mars 2026, la Commission ne détenait plus de réserve d'autoassurance.

	2026	2025
Ministère des Transports	– \$	2 000 \$

4. Matières et fournitures

	2026	2025
Matières et fournitures destinées aux services de remise à neuf et de réparation	23 690 \$	26 431 \$
Matières et fournitures destinées à la consommation	22 703	23 461
	46 393 \$	49 892 \$

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

5. Immobilisations

			2026	2025
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Services ferroviaires				
Terrains	20 886 \$	– \$	20 886 \$	2 437 \$
Infrastructures de transport	917 554	227 440	690 114	507 204
Bâtiments	141 606	43 360	98 246	73 940
Matériel	58 601	29 229	29 372	26 184
Matériel roulant	113 427	65 934	47 493	48 985
En cours de construction ⁱ⁾	226 873	–	226 873	163 544
Services d'autocar				
Terrains	160	–	160	160
Bâtiments	12 447	1 934	10 513	10 761
Matériel	27 440	17 702	9 738	11 032
Matériel roulant	1 290	575	715	311
En cours de construction ⁱⁱ⁾	4 018	–	4 018	3 438
	1 524 302 \$	386 174 \$	1 138 128 \$	847 996 \$

- i) **Services ferroviaires** – Les coûts des immobilisations en cours de construction comprennent les éléments suivants :
- a. 40 110 \$ pour l'amélioration des infrastructures de transport (environ 67 % du total des coûts projetés);
 - b. 21 771 \$ pour des améliorations (49 % du total des coûts projetés);
 - c. 67 929 \$ pour du matériel (environ 22 % du total des coûts projetés);
 - d. 97 063 \$ pour du matériel roulant, y compris la construction d'une nouvelle rame pour le Northlander (environ 66 % des coûts totaux projetés).
- ii) **Services d'autocar** – Les coûts des immobilisations en cours de construction comprennent les éléments suivants :
- a. 3 393 \$ pour l'achat d'autocars (98 % du total des coûts projetés);
 - b. 625 \$ pour des améliorations (50 % du total des coûts projetés).

6. Produits non acquis

Les produits non acquis représentent les montants reçus avant la prestation des services. Les titres en prévente et les paiements reçus d'avance pour les projets de remise à neuf constituent des passifs, puisqu'ils se rapportent à des sommes encaissées avant la prestation des services. Les passifs sur contrats sont comptabilisés en produits au cours de la période où les services correspondants sont rendus.

	2026	2025
Titres en prévente	397 \$	287 \$
Paiements reçus d'avance pour les projets de remise à neuf	69 243	16 451
	69 640 \$	16 738 \$

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

7. Apports reportés afférents aux immobilisations

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

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

	2026	2025
Apports reportés afférents aux immobilisations,		
au début de l'exercice	785 946 \$	626 002 \$
Apports de la province de l'Ontario (note 12)	326 307	189 062
Apports de Transports Canada (note 12)	–	912
Apports tirés des produits d'assurance	62	504
Amortissement des apports reportés afférents		
aux immobilisations	(31 226)	(27 178)
Mises hors service, transferts et ajustements	(906)	(3 356)
Apports reportés afférents aux immobilisations,		
à la fin de l'exercice	1 080 183 \$	785 946 \$

8. Dette à long terme

	2026	2025
Prêt de l'Office ontarien de financement	686 \$	809 \$
Moins : tranche à court terme	129	123
	557 \$	686 \$

Le prêt porte intérêt au taux annuel de 4,90 % et est remboursable par versements mensuels mixtes de capital et d'intérêts de 13 \$ pour une période de 25 ans à compter du 1^{er} février 2006.

Les intérêts sur la dette à long terme de 37 \$ (2025 – 43 \$) sont présentés à titre de charges d'intérêts dans l'état consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif net.

Les remboursements de capital exigibles au cours des cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

2026-2027	129 \$
2027-2028	135
2028-2029	142
2029-2030	149
2030-2031	131
	686 \$

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

9. Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite

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

Les employés à temps plein de la Commission participent au Régime de retraite des fonctionnaires, régime de retraite à prestations définies pour les employés de la province et de nombreux organismes provinciaux. Les versements annuels de la Commission sont de 9 305 \$ (2025 – 7 198 \$) et ont été inclus dans les charges liées à la main-d'œuvre et aux avantages sociaux à l'état consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif net.

Régimes d'avantages autres que de retraite

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

La Commission effectue une évaluation actuarielle des avantages postérieurs à l'emploi, comme les assurances vie et soins de santé collectifs, tous les trois ans. La dernière évaluation a été réalisée pour l'exercice terminé le 31 mars 2026.

La Commission réalise une évaluation actuarielle annuelle des avantages postérieurs à l'emploi, des prestations d'invalidité à long terme et du maintien de certains avantages à partir des résultats du 31 mars 2026.

Elle effectue également une évaluation actuarielle triennale des indemnités pour accidents du travail, qui sont administrées par la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (« CSPAAT »). La dernière évaluation a été réalisée pour l'exercice terminé le 31 mars 2026.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

9. Avantages sociaux futurs (suite)

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

Rapprochement entre l'obligation au titre des prestations constituées et le passif au titre des prestations constituées

	31 mars 2026			
	CSPAAT	Autres que de retraite	Invalidité de longue durée	Total
Obligation au titre des prestations constituées	13 601	28 736	8 896	51 233
Gain actuariel net non amorti	–	30 549	–	30 549
Passif au titre des prestations constituées	13 601	59 285	8 896	81 782
	CSPAAT	Autres que de retraite	Invalidité de longue durée	Total
Passif au titre des prestations constituées, au début de l'exercice	13 603	59 714	8 526	81 843
Charges au titre des avantages du personnel	1 657	1 134	2 325	5 116
Prestations versées	(1 659)	(1 563)	(1 955)	(5 177)
Passif au titre des prestations constituées, à la fin de l'exercice	13 601	59 285	8 896	81 782

	31 mars 2025			
	CSPAAT	Autres que de retraite	Invalidité de longue durée	Total
Obligation au titre des prestations constituées	13 603	37 785	8 526	59 914
Gain actuariel net non amorti	–	21 929	–	21 929
Passif au titre des prestations constituées	13 603	59 714	8 526	81 843
	CSPAAT	Autres que de retraite	Invalidité de longue durée	Total
Passif au titre des prestations constituées, au début de l'exercice	13 685	60 343	8 265	82 292
Charges au titre des avantages du personnel	1 204	976	1 980	4 160
Prestations versées	(1 286)	(1 605)	(1 719)	(4 609)
Passif au titre des prestations constituées, à la fin de l'exercice	13 603	59 714	8 526	81 843

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

9. Avantages sociaux futurs (suite)

Composantes de la charge périodique nette liée aux avantages autres que de retraite

	2026	2025
Coût des services rendus	2 337 \$	2 021 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 312	2 436
Amortissement et comptabilisation immédiate des gains actuariels nets	467	(297)
	5 116 \$	4 160 \$

Hypothèses moyennes pondérées

	2026	2025
Taux d'actualisation – Avantages de retraite	4,50 %	4,00 %
Taux d'actualisation – Avantages postérieurs à l'emploi	4,00 %	3,60 %
Taux d'actualisation – CSPAAAT	4,30 %	3,80 %
Taux d'augmentation de la rémunération	2,50 %	2,00 %
Augmentations des coûts pour les soins médicaux	6,58 %	5,60 %
Augmentations des coûts pour les soins dentaires	3,30 %	5,00 %
Augmentations des coûts pour les soins de la vue	0,00 %	0,00 %
Durée moyenne estimative du reste de la carrière active	16,1 ans	16,8 ans

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

Les états financiers consolidés de la Commission comprennent une obligation liée à la mise hors service d'immobilisations relative à des bâtiments loués ou détenus, à des réservoirs de carburant et à des sites d'élimination des déchets. Les coûts de mise hors service des immobilisations sont amortis selon la méthode linéaire. L'estimation du passif a été réalisée au moyen de la technique de la valeur actualisée nette selon un taux d'actualisation de 3,9 % pour les périodes de dix ans et de 4,6 % pour les périodes de vingt ans (2025 – 3,0 %). Les dépenses futures estimatives non actualisées totales s'établissent à 5 105 \$ (2025 – 2 627 \$) et seront engagées au cours d'une période de dix ans. Le tableau ci-dessous présente le rapprochement de la valeur comptable totale du passif au titre de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations au début et à la fin de l'exercice :

	2026	2025
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations, au début de l'exercice	2 973 \$	2 890 \$
Augmentation découlant de la charge de désactualisation	155	86
Variation du passif estimé	705	(40)
Variation de l'obligation	68	37
	3 901 \$	2 973 \$

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

10. Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations (suite)

La Commission est propriétaire de plusieurs anciens terrains et droits de passage à Cobalt qui sont assujettis à diverses obligations environnementales et réglementaires, dont celles prévues par la *Loi sur les mines* de l'Ontario et le *Code de réhabilitation des sites miniers de l'Ontario*. Ces obligations exigent la réhabilitation progressive et la fermeture définitive du site, y compris le recensement, l'évaluation et l'atténuation des risques associés aux anciennes activités minières.

Une évaluation de phase I des risques miniers a permis de recenser les dangers physiques connus associés aux droits miniers détenus par la Commission et sert de fondement à l'élaboration d'une stratégie d'atténuation fondée sur les risques. Au 31 mars 2026, il n'est pas encore possible d'établir une estimation raisonnable du passif total lié au site de Cobalt. Par conséquent, aucune obligation liée à la mise hors service d'immobilisations n'a été comptabilisée. Cette situation s'explique par les travaux toujours en cours, notamment la phase II de l'évaluation des risques miniers, qui comprend des études techniques supplémentaires ainsi que le perfectionnement d'un plan de réhabilitation progressive. Ces travaux sont nécessaires afin de mieux définir l'étendue, le calendrier et le coût des mesures d'atténuation, en consultation avec le ministère de l'Énergie et des Mines de l'Ontario et sous sa supervision réglementaire.

À l'achèvement de l'évaluation de phase II et des analyses techniques connexes, un passif au titre de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations sera comptabilisé au cours de l'exercice où il sera possible d'établir une estimation raisonnable et suffisamment étayée des coûts.

11. Passif au titre des sites contaminés

Le passif au titre des sites contaminés se compose de montants à engager relativement à un ancien site de transbordement et d'anciens sites de télécommunication, relevés au cours d'exercices précédents. Les coûts estimatifs ont été établis par la direction avec le concours de cabinets d'ingénieurs-conseils en s'appuyant sur une expérience antérieure relative aux activités d'assainissement. Le passif au titre d'anciens sites de télécommunication comprend tous les coûts qui devraient être engagés pour ces terrains, aucun recouvrement n'étant prévu. L'estimation du passif non actualisé s'élève à 900 \$ et a été réalisée au moyen de la technique de la valeur actualisée nette selon un taux d'actualisation de 4,6 % en 2026 (2025 – 3,6 %).

À la lumière des rapports de consultation obtenus au cours de l'exercice, les estimations concernant l'ancien site de transbordement ont été actualisées pour tenir compte du début des travaux d'assainissement, prévu à la fin de 2028. Ces estimations seront ensuite revues annuellement. L'estimation du passif non actualisé s'élève à 3 500 \$ et a été réalisée au moyen de la technique de la valeur actualisée nette selon un taux d'actualisation de 3,9 % en 2026 (2025 – 3,6 %).

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

11. Passif au titre des sites contaminés (suite)

La Commission est propriétaire de plusieurs anciens terrains et droits de passage à Cobalt, où il existe un risque de contamination. Une évaluation environnementale de site de phase I a été réalisée et a permis de cartographier les zones possiblement contaminées. Une évaluation environnementale de site de phase II est requise pour déterminer la nature, l'étendue et la gravité de la contamination ainsi que les mesures de réhabilitation et les exigences de surveillance recommandées. Le passif a été comptabilisé en fonction des coûts de surveillance annuelle sur une période de vingt ans. L'estimation du passif non actualisé s'élève à 1 215 \$ et a été réalisée au moyen de la technique de la valeur actualisée nette selon un taux d'actualisation de 4,6 % en 2026 (2025 – s. o.).

	2026	2025
Ancien site de transbordement	3 192 \$	3 207 \$
Anciens sites de télécommunication	699	592
Anciens terrains et droits de passage	762	–
Total du passif au titre des sites contaminés	4 653 \$	3 799 \$

12. Apports gouvernementaux

Aux termes d'un protocole d'entente conclu avec le ministre des Transports, la Commission a reçu des subventions de la province de l'Ontario pour financer ses activités de fonctionnement et ses immobilisations.

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

	2026	2025
Apports gouvernementaux par source :		
Ministère des Transports		
Subventions de fonctionnement	132 916 \$	89 161 \$
Apports afférents aux immobilisations	326 307	189 062
Total des apports du ministère des Transports	459 223 \$	278 223 \$
Ressources naturelles Canada		
Subventions de fonctionnement	15 \$	– \$
Transports Canada		
Subventions de fonctionnement	707	89
Apports afférents aux immobilisations	–	912
Total des apports gouvernementaux	459 945 \$	279 224 \$
Apports gouvernementaux par type :		
Subventions de fonctionnement	133 638 \$	89 250 \$
Apports afférents aux immobilisations (note 7)	326 307	189 974
	459 945 \$	279 224 \$

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

13. Informations sectorielles à fournir

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

Services ferroviaires

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

Services Polar Bear

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

Services d'autocar

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

Services de remise à neuf et de réparation

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

Train Northlander

Les montants présentés se rapportent aux charges de fonctionnement engagées dans le cadre de la planification et de la conception du nouveau train de passagers Northlander, qui assurera la liaison entre Timmins et Toronto.

Services généraux

Les services généraux assurent un soutien centralisé en matière de gestion et d'administration aux différentes divisions et englobent certains services de location de biens immobiliers à des clients externes pour réduire les coûts totaux. Les coûts sont d'abord imputés directement aux divisions auxquelles ils se rapportent, puis ventilés selon la nature des activités et des inducteurs de coûts établis pour ces activités (note 15).

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

13. Informations sectorielles à fournir (suite)

	Services ferroviaires	Services Polar Bear	Train Northlander	Services d'autocar	Services de remise à neuf et de réparation	Services généraux (note 15)	Total 2026
Produits tirés des activités	63 061	9 223	—	17 876	60 276	2 074	152 510
Subventions de fonctionnement (note 15)	31 987	36 800	44 194	20 657	—	—	133 638
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	17 962	10 112	—	3 152	—	—	31 226
Ventilation des apports affectés aux services généraux (note 15)	103	33	11	39	1 888	(2 074)	—
	113 113	56 168	44 205	41 724	62 164	—	317 374
Charges							
Main-d'œuvre et avantages sociaux	34 208	22 195	4 407	13 758	20 320	25 796	120 684
Matériaux et pièces	14 250	5 551	39	5 500	31 821	1 330	58 491
Services	13 383	3 790	4 472	4 311	501	3 780	30 237
Fournitures et matériel	3 013	1 906	13	828	935	474	7 169
Charges administratives et autres ⁱ⁾	(1 612)	1 797	1 141	3 181	2 065	3 560	10 132
Ventilation des charges des services généraux	17 522	5 756	1 869	6 578	3 215	(34 940)	—
	80 764	40 995	11 941	34 156	58 857	—	226 713
Excédent des produits sur les charges avant les éléments suivants :	32 349	15 173	32 264	7 568	3 307	—	90 661
Amortissement des immobilisations	21 098	10 444	—	3 318	—	—	34 860
Déraillements ⁱ⁾	(121)	—	—	—	—	—	(121)
Réduction de valeur des matériaux et pièces ⁱ⁾	343	—	—	—	—	—	343
Coûts de développement des technologies de l'information (note 15)	6 099	1 811	—	2 069	1 011	—	10 990
Intérêts sur la dette à long terme	—	—	—	37	—	—	37
Perte sur la vente d'immobilisations	156	—	—	—	—	—	156
Gain de change ⁱ⁾	(351)	—	—	—	—	—	(351)
Désactualisation relative à la mise hors service d'immobilisations	155	—	—	—	—	—	155
Variation du passif estimé au titre de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations ⁱ⁾	705	—	—	—	—	—	705
Améliorations apportées aux infrastructures	—	—	32 000	—	—	—	32 000
Ajustement lié aux sites contaminés ⁱ⁾	855	—	—	—	—	—	855
Avantages sociaux futurs	1 981	1 094	264	872	905	—	5 116
Excédent des produits sur les charges	1 429	1 824	—	1 272	1 391	—	5 916

i) Ces charges ont été regroupées avec les charges administratives et autres à l'état consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif net (note 14).

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

13. Informations sectorielles à fournir (suite)

	Services ferroviaires	Services Polar Bear	Train Northlander	Services d'autocar	Services de remise à neuf et de réparation	Services généraux (note 15)	Total 2025
Produits tirés des activités	63 345	9 380	—	17 673	35 835	1 536	127 769
Subventions de fonctionnement (note 15)	37 753	28 502	7 634	15 361	—	—	89 250
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	13 659	9 996	31	2 705	—	787	27 178
Ventilation des apports affectés aux services généraux (note 15)	680	185	—	151	1 307	(2 323)	—
	115 437	48 063	7 665	35 890	37 142	—	244 197
Charges							
Main-d'œuvre et avantages sociaux	33 148	17 880	1 655	12 949	15 614	18 294	99 540
Matériaux et pièces	16 594	5 300	—	5 566	15 501	992	43 953
Services	12 412	3 598	508	4 068	757	2614	23 957
Charges administratives et autres ⁱ⁾	4 344	832	53	3 486	1 563	2 712	12 990
Fournitures et matériel	2 763	1 829	—	781	956	348	6 677
Ventilation des charges des services généraux	12 664	4 211	2 774	3 440	1 871	(24 960)	—
	81 925	33 650	4 990	30 290	36 262	—	187 117
Excédent des produits sur les charges avant les éléments suivants :	33 512	14 413	2 675	5 600	880	—	57 080
Amortissement des immobilisations	17 209	10 562	131	2 902	67	—	30 871
Déraillements ⁱ⁾	2 929	—	—	—	—	—	2 929
Réduction de valeur des matériaux et pièces ⁱ⁾	2	—	—	—	—	—	2
Coûts de développement des technologies de l'information (note 15)	5 237	1 429	—	1 167	635	—	8 468
Intérêts sur la dette à long terme	—	—	—	43	—	—	43
Perte (gain) sur la vente d'immobilisations	86	—	—	(86)	—	—	—
Gain de change ⁱ⁾	(451)	—	—	—	—	—	(451)
Désactualisation relative à la mise hors service d'immobilisations	86	—	—	—	—	—	86
Améliorations apportées aux infrastructures	—	—	2 500	—	—	—	2 500
Ajustement lié aux sites contaminés ⁱ⁾	(272)	—	—	—	—	—	(272)
Avantages sociaux futurs	2 012	907	44	629	568	—	4 160
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	6 674	1 515	—	945	(390)	—	8 744

i) Ces charges ont été regroupées avec les charges administratives et autres à l'état consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif net (note 14).

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

14. Charges administratives et autres

	2026	2025
Assurances, impôt foncier et frais bancaires	4 099 \$	3 550 \$
Marketing, logiciels et licences	4 415	2 989
Déplacements, formations et autres charges	3 049	8 659
Charges administratives et autres	11 563 \$	15 198 \$

Les autres charges comprennent un recouvrement des coûts liés aux déraillements de 121 \$ (2025 – charge de 2 929 \$), un ajustement du passif au titre des sites contaminés de 855 \$ (2025 – recouvrement de 272 \$), une radiation de stocks de 343 \$ (2025 – 2 \$) et un recouvrement de créances douteuses de 2 859 \$ (charge de 2 955 \$ en 2025).

15. Ventilation

La Commission ventile les subventions de fonctionnement ainsi que les charges liées aux services généraux entre ses différentes divisions. Les charges directement attribuables à une division ou à une fonction particulière sont imputées directement à celle-ci. Les charges communes qui ne sont pas directement attribuables sont réparties selon des inducteurs de coûts reflétant le mieux les activités auxquelles elles se rattachent, notamment les heures travaillées, les effectifs, la superficie occupée ou d'autres mesures opérationnelles pertinentes.

Les charges faisant l'objet d'une ventilation comprennent, selon le cas, les salaires et avantages sociaux, les matières et fournitures, les services, les charges administratives et autres, les coûts des fournitures et du matériel ainsi que les coûts de développement des technologies de l'information.

Au cours de l'exercice, des apports affectés aux activités de fonctionnement de 133 638 \$ (2025 – 89 250 \$), des produits tirés des activités administratives de 2 074 \$ (2025 – 2 323 \$), des charges de soutien administratif général de 34 940 \$ (2025 – 24 960 \$) et des coûts de développement des technologies de l'information de 10 990 \$ (2025 – 8 468 \$) ont été ventilés entre les divisions en cause.

16. Passifs éventuels

Dans le cours normal des activités, diverses réclamations ont été déposées contre la Commission pour des dommages corporels, des dommages matériels, des poursuites en matière d'environnement et des questions concernant l'emploi. Les montants liés aux réclamations, qui n'ont pas encore été comptabilisés, ne peuvent être estimés à l'heure actuelle et, en tout état de cause, la Commission est d'avis que ces réclamations sont sans fondement ou qu'elles pourraient être couvertes par l'assurance après application de la franchise de 2 000 \$. Le cas échéant, le montant de la perte, une fois connu, serait imputé à l'état consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif net.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

17. Obligations contractuelles

- i) La Commission est également liée par certaines ententes de sécurité d'emploi pour un nombre important de ses employés syndiqués. Dans la mesure où des réclamations seraient effectivement présentées aux termes de ces ententes, la Commission constituerait une provision à leur égard. En raison de la nature de ces ententes, l'exposition maximale au risque de paiements futurs pourrait être importante. Cependant, le montant lié à ce risque serait établi en fonction de mesures adoptées par la Commission qui n'ont pas encore été prises. Par conséquent, aucune provision n'a été comptabilisée à la date de clôture de l'exercice.
- ii) La Commission a conclu divers baux à long terme pour des espaces de bureaux et des logements destinés aux employés, dont la durée varie d'un mois à cinq ans. La Commission ne bénéficie pas de la quasi-totalité des avantages inhérents à la propriété. Par conséquent, les baux pour les espaces de bureaux et les logements sont classés comme des contrats de location-exploitation. Les charges locatives sont comptabilisées selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des baux. Les paiements minimaux exigibles au titre de ces baux pour les cinq prochains exercices et par la suite se répartissent comme suit :

2027	713 \$
2028	625 \$
2029	514 \$
2030	360 \$
2031	288 \$

- iii) La Commission a contracté divers engagements, à prix fixes et variables, pour l'acquisition de rails, de traverses, de matériel, de licences et de logiciels ainsi que pour des services d'ingénierie, de construction et de meulage des rails, dont le coût total est estimé à 208 millions de dollars au cours des six prochaines années.
-

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

18. Opérations entre apparentés (voir note 11)

La Commission reçoit de la province de l'Ontario du financement destiné à soutenir ses investissements dans des immobilisations qui serviront à la prestation des services de transport actuels et futurs ainsi qu'une subvention de fonctionnement annuelle pour soutenir davantage la prestation de ces services (note 12).

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

Dans le cours normal de ses activités, la Commission fournit des services de remise à neuf des voitures de passagers à Metrolinx, organisme de la province de l'Ontario. Les soldes suivants se rapportent au contrat conclu avec Metrolinx : débiteurs de 6 865 \$ (2025 – 1 671 \$) et produits reportés de 69 243 \$ (2025 – 16 399 \$) présentés à l'état consolidé de la situation financière, et produits de 55 884 \$ (2025 – 30 804 \$) présentés à l'état consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif net.

Voici les principaux contrats conclus par la Commission ainsi que les produits de remise à neuf correspondants :

- Contrat de remise à neuf des voitures de train à étage de type II de Metrolinx, dont l'achèvement est prévu le 21 février 2027, d'une valeur contractuelle de 115 127 \$;
- Contrat de remise à neuf des locomotives F59 de Metrolinx, dont l'achèvement est prévu le 31 décembre 2026, d'une valeur contractuelle de 18 935 \$;
- Contrat lié au programme de remise à neuf des voitures voyageurs à étage de type III et IV de Metrolinx, dont l'achèvement est prévu le 4 janvier 2032, d'une valeur contractuelle de 342 966 \$.

19. Gestion des risques liés aux instruments financiers

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un instrument financier manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. La Commission est exposée à ce risque en raison de sa trésorerie et de ses débiteurs. La Commission détient des comptes en trésorerie auprès de banques à charte fédérale qui sont assurés par la Société d'assurance-dépôts du Canada. En cas de manquement, les comptes en trésorerie de la Commission sont assurés jusqu'à un plafond de 100 \$ par catégorie assurée (2025 – 100 \$).

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

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

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

19. Risques liés aux instruments financiers (suite)

31 mars 2026		En souffrance			
	Total	Courant	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 jours et plus
Sommes à recevoir du gouvernement	23 470 \$	23 470 \$	– \$	– \$	– \$
Montants à recevoir des clients	17 801	14 022	1 541	817	1 421
Débiteurs bruts	41 271	37 492	1 541	817	1 421
Moins : provision pour créances douteuses	(7)	–	–	–	(7)
Débiteurs nets	41 264 \$	37 492 \$	1 541 \$	817 \$	1 414 \$

31 mars 2025		En souffrance			
	Total	Courant	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 jours et plus
Sommes à recevoir du gouvernement	23 096 \$	23 096 \$	– \$	– \$	– \$
Montants à recevoir des clients	22 379	11 994	3 394	1 234	5 757
Débiteurs bruts	45 475	35 090	3 394	1 234	5 757
Moins : provision pour créances douteuses	(2 954)	–	–	–	(2 954)
Débiteurs nets	42 521 \$	35 090 \$	3 394 \$	1 234 \$	2 803 \$

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

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 fonction des facteurs de marché. Les facteurs de marché comprennent trois types de risques : le risque de change, le risque de taux d'intérêt et le risque de prix. La Commission est exposée au risque de change.

Risque de change

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

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

19. Risques liés aux instruments financiers (suite)

Au 31 mars 2026, les instruments financiers de la Commission libellés en dollars américains et convertis en dollars canadiens au taux de change quotidien moyen en vigueur au 31 mars étaient les suivants :

	2026 (\$ CA)	2025 (\$ CA)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 003 \$	5 281 \$
Débiteurs	2 994	4 249
Dettes et charges à payer	(6 022)	(5 390)
Exposition nette	1 975 \$	4 140 \$

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que la Commission ne dispose pas de fonds suffisants pour respecter ses obligations financières à l'échéance. La Commission est exposée à ce risque principalement en raison de ses créditeurs et charges à payer et de sa dette à long terme. La Commission atténue ce risque en surveillant la trésorerie et les sorties de fonds prévues au moyen d'un budget rigoureux et en faisant des rapports périodiques à la province de l'Ontario.

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

	2026			
	Dans les 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Créditeurs et charges à payer	63 289 \$	– \$	– \$	– \$
Dette à long terme	64	65	557	–
Total	63 353 \$	65 \$	557 \$	– \$

	2025			
	Dans les 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Créditeurs et charges à payer	54 202 \$	– \$	– \$	– \$
Dette à long terme	61	62	686	–
Total	54 263 \$	62 \$	686 \$	– \$

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

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2026

20. Dépendance économique

- i. Clients :
Dans l'ensemble, 75 % (2025 – 74 %) des produits de la division des services ferroviaires proviennent de cinq clients importants.
- ii. Province de l'Ontario :
La Commission génère des produits grâce à ses services de transport ferroviaire et d'autocar ainsi qu'à ses services de remise à neuf et de réparation. De plus, la Commission reçoit de la part du gouvernement provincial des subventions pour financer ses activités de fonctionnement et l'acquisition d'immobilisations. La prestation continue des services de la Commission, l'élargissement de son offre et le respect de ses obligations sont tributaires des subventions récurrentes de la province de l'Ontario.

21. Chiffres comparatifs

Les chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés lorsque nécessaire pour se conformer à la présentation de l'exercice courant.

- i) État consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif net :
 - Les services et les améliorations apportées aux infrastructures ont été présentés séparément, comme c'est le cas dans les informations sectorielles;
 - Le poste « Coûts de construction réalisée par un tiers » a été renommé « Améliorations apportées aux infrastructures ».
 - ii) Note 9 : Pour plus de clarté, le rapprochement entre l'obligation au titre des prestations constituées et le passif au titre des prestations constituées découlant des avantages sociaux futurs a été ventilé de manière à présenter distinctement le passif relatif à la CSPAAAT, aux avantages autres que de retraite et aux prestations d'invalidité de longue durée.
 - iii) Note 13 : Les informations sectorielles de 2025 ont été retraitées afin de ventiler les subventions de fonctionnement et les coûts des services généraux entre les divisions.
-