



La Commission de transport Ontario Northland

Rapport annuel 2010-2011

Commission de transport Ontario Northland
555, rue Oak Est
North Bay, Ontario
P1B 8L3

1.705.472.4500 ou 1.800.363.7512
info@ontarionorthland.ca
www.ontarionorthland.ca

Table des matières



Message du président du conseil d'administration	4
Aperçu de l'entreprise	5
Gouvernance de l'entreprise	6
Finances et administration	11
Ontera (Services de télécommunications)	14
Services voyageurs	19
Services ferroviaires	19
Services de remise à neuf	22
Aperçu financier	23
Responsabilités de la direction	24
Rapport du vérificateur	25
Bilan consolidé	26
État consolidé de l'avoir	27
État consolidé des résultats	28
État consolidé des flux de trésorerie	29
Annexe consolidée des immobilisations corporelles - <i>Annexe 1</i>	30
Annexe consolidée des revenus et des charges d'exploitation - <i>Annexe 2</i>	31
Notes complémentaires aux états financiers consolidés	33

Message du président du conseil d'administration

L'année 2010 a été riche en événements à Ontario Northland. Sans pour autant nous départir de notre vision et de notre mission, nous avons mené avec détermination une importante réorganisation qui nous a permis d'atteindre à plus d'efficacité et réaliser plusieurs améliorations.

La retraite du président et chef de la direction en mai 2010 a donné lieu à des changements au sein de l'équipe de la haute direction. Un nouveau président et chef de la direction a été nommé et d'autres nominations ont eu lieu à la direction de l'exploitation et aux vice-présidences du service de remise à neuf, des services voyageurs et d'Ontera. Ces changements majeurs à la direction ont fait sentir toute l'importance de coller à notre plan d'entreprise (élaboré pour mieux appuyer le mandat d'Ontario Northland tel que le définit le Protocole d'entente entre la Commission et le ministère du Développement du Nord, des Mines et des Forêts).

Compte tenu des stratégies présentées dans le plan d'entreprise et de l'accent mis sur les changements organisationnels, un programme de formation en leadership a été offert aux membres de la haute direction et une formation en gestion aux cadres intermédiaires et aux superviseurs. L'objectif était de renforcer l'imputabilité de tous les gestionnaires.

Diverses initiatives pour accroître l'efficacité opérationnelle et l'amélioration continue ont été réalisées grâce à l'introduction de la « production optimisée » et sa mise en œuvre dans le service de remise à neuf, dont la réussite a permis de réaliser des économies et de réduire le gaspillage. Pour piloter ces initiatives et autres futurs efforts, un poste de coordonnateur d'amélioration des processus d'entreprise relevant du chef de l'exploitation a été créé. La livraison à GO Transit du centième wagon remis à neuf était célébrée en janvier.

Les efforts déployés pour anticiper les besoins de notre clientèle et répondre à ses exigences se sont traduits par un nombre accru de clients dans les services d'autocar et de transport ferroviaire. L'introduction d'Internet sans fil dans les autocars et les trains de voyageurs a été bien accueillie. Le nouveau traversier Niska I, livré en août 2010, fera la navette entre Moosonee et Moose Factory à compter de la mi-saison 2011.

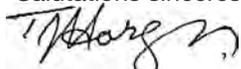
Les services de fret ferroviaire et d'Ontera Télécommunications ont su répondre de manière efficace aux besoins de leur clientèle respective dans un contexte de lente reprise économique. Par suite de la situation économique difficile que traversent les secteurs minier et forestier, qui forment le gros de notre clientèle, l'efficacité opérationnelle et la réduction des dépenses se sont avérées essentielles pour assurer la continuité de nos services.

Le succès des projets entrepris avec le conseil tribal Mushkegowuk de la baie James s'est traduit par l'extension de notre partenariat centré sur le développement économique et ses avantages sociaux dans le Grand Nord.

Bien qu'Ontario Northland ait enregistré des pertes au cours de l'exercice financier 2010-2011, sa situation financière s'est sensiblement améliorée depuis l'année dernière et les mesures mises en place pour rationaliser en permanence nos processus, réduire le gaspillage et améliorer nos activités influenceront encore plus positivement les résultats financiers à venir.

Ontario Northland reste fidèle à son engagement de raccorder les gens du nord entre eux et au reste du monde par ses services de télécommunications et de transport. Nous saurons faire fond des changements et des améliorations survenus au cours de l'année qui vient de se terminer.

Salutations sincères,



Ted Hargreaves
Président du Conseil d'administration

Aperçu de l'entreprise

La Commission de transport Ontario Northland (Ontario Northland) est une agence de la province de l'Ontario créée en 1902 et reconnue pour chef de file dans la promotion de la croissance économique durable dans l'ensemble du Nord de l'Ontario par la mise sur pied et l'exploitation de liens de transport et de télécommunications.

Vision

La prospérité dans le Nord grâce à des collectivités branchées

Si nous avons choisi l'énoncé de mission : « La prospérité dans le Nord grâce à des collectivités branchées », c'est parce qu'il résume les activités et la raison d'être d'Ontario Northland. Nous raccordons de plusieurs façons les collectivités que nous desservons et nos efforts nous permettent de rehausser la qualité de vie des gens du Nord et d'accroître la prospérité dans la région. Notre rôle est tout aussi important aujourd'hui qu'il le sera dans un avenir proche, comme il l'a toujours été d'ailleurs jusqu'à maintenant.

Mission

Nous réaliserons notre mission de rapprocher les collectivités et d'accroître la prospérité du Nord en nous associant avec la province, les collectivités et les entreprises pour procurer d'excellents services de transport et de télécommunications qui soient sécuritaires, fiables et écologiques. Grâce à notre main-d'œuvre dévouée et qualifiée, nous remplirons notre mandat et notre engagement envers la province en valorisant le développement économique, la rentabilité financière et la prestation d'un service de qualité supérieure.

Valeurs

**Considération du client
Sécurité**

**Environnement de travail d'équipe positif
Apprentissage continu (innovation)**

En partageant ces valeurs, le personnel d'Ontario Northland partage la responsabilité de favoriser le rapprochement des collectivités du Nord et d'y bâtir un milieu prospère.

Services

Située à North Bay, mandatée et subventionnée par la province, Ontario Northland exerce ses activités principalement dans le nord-est de l'Ontario en offrant les services non commerciaux suivants :

- le Northlander (service de train de voyageurs entre Cochrane et Toronto);
- le Polar Bear Express (service de train de voyageurs entre Cochrane et Moosonee), avec forfaits touristiques pendant la saison estivale;
- les services de fret ferroviaire entre Cochrane et Moosonee; et
- le traversier Niska I (transport de voyageurs et de marchandises entre Moosonee et l'île de Moose Factory).

Les services commerciaux sont les suivants :

- les services de télécommunications Ontera;
- les services de train de marchandises;
- les services de remise à neuf;
- les services réguliers et nolisés d'autocars interurbains et de transport de colis; et
- le Dream Catcher Express (train d'excursion automnale entre North Bay et Temagami).



Gouvernance de l'entreprise



Ontario Northland est une agence du gouvernement de l'Ontario. Les agences gouvernementales sont des organismes qui, du point de vue organisationnel, n'appartiennent à aucun ministère et qui sont :

- fondées par un acte constitutif du gouvernement (en vertu ou par suite d'une loi, d'un règlement ou d'un décret en conseil);
- responsables devant un ministre du gouvernement du strict respect de leurs obligations législatives, de la gestion de leurs ressources et du maintien des normes de services;
- administrées en partie par des membres nommés par le gouvernement; et
- conçues pour exécuter certaines fonctions ou offrir certains services publics conformément aux pouvoirs conférés par le gouvernement.

Ontario Northland est exploitée en vertu de la Loi sur la Commission de transport Ontario Northland sous la supervision du ministre du Développement du Nord et des Mines. Cette loi a été adoptée en 1902 et sa révision la plus récente date de 2006.

Ontario Northland est également régie par un protocole d'entente (PE) dont la révision la plus récente date de 2009. Ce PE a pour but de définir les liens de responsabilité entre la Commission de transport Ontario Northland et le ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM). Plus précisément, le PE définit les responsabilités respectives du ministre, du sous-ministre, du conseil d'administration de la Commission de transport Ontario Northland, de son président et du chef de la direction.

Mandat

Notre mandat est de fournir des services de transport et de télécommunications performants, selon les prescriptions du gouvernement de l'Ontario, par l'entremise du ministre du Développement du Nord et des Mines, assavoir :

- a) soutenir et favoriser, grâce aux services fournis par Ontario Northland, le développement économique, la création d'emplois et la pérennité des collectivités du nord-est de l'Ontario;
- b) faire en sorte que ces services soutiennent, favorisent et rehaussent le maillage et le regroupement coopératif des collectivités de la région entre elles et avec les autres régions;
- c) offrir à prix concurrentiels des services de transport et de télécommunications fiables et réceptifs aux besoins de la clientèle (résidents et entreprises) du nord-est de l'Ontario; et
- d) assurer des services rentables et performants par souci d'améliorer le taux de recouvrement et l'autofinancement.

Structure hiérarchique

Le président et chef de la direction de l'entreprise travaille sous l'autorité de la Commission de transport Ontario Northland, laquelle est constituée du président du conseil d'administration et de ses membres, nommés chacun par la province de l'Ontario.

Pour sa part, la Commission se rapporte au ministère du Développement du Nord et des Mines et à son ministre, lesquels supervisent l'agence au nom de la province de l'Ontario.

Président des commissaires

Ted Hargreaves, North Bay

Du 27 avril 2004 au 26 avril 2007; du 21 avril 2007 au 20 avril 2009; du 21 avril 2009 au 20 avril 2010; du 21 avril 2010 au 20 avril 2011



Monsieur Hargreaves est directeur associé des régions du Canada atlantique et des pays des lacs de l'Ontario chez BDO Canada LLP. Il préside également le comité de finances de la paroisse Pro Cathedral en plus d'être le trésorier fondateur de la North Bay Soup Kitchen. Il est également membre du cabinet de campagne et coprésident du comité des collectes de fonds spéciales de l'Hôpital Général de North Bay. Membre de plusieurs autres conseils et comités professionnels et communautaires, monsieur Hargreaves achève son mandat de membre du conseil des gouverneurs du Collège Canadore de North Bay. Monsieur Hargreaves est actuellement président de la Commission, président du comité de direction et de gouvernance, ainsi que membre actif du comité de vérification et des finances.

Commissaires

Carson Fougère, North Bay

Du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007; du 5 juillet 2007 au 4 juillet 2010; du 5 juillet 2010 au 4 juillet 2012



Monsieur Fougère est surintendant-en-chef et commandant régional à la retraite de la Police provinciale de l'Ontario, région du nord-est, dont le siège est à North Bay. Il est très engagé auprès de la Ligue des cadets de l'air du Canada à titre d'administrateur du comité provincial de l'Ontario et du centre des planeurs Northern Ontario Gliding Centre de North Bay. Il est président du conseil d'administration du secteur nord-est de l'Ontario de D.A.R.E. (sensibilisation aux dangers de la drogue et de l'alcool) en plus d'être professeur adjoint à temps partiel du programme spécialisé de justice sociale à l'Université de Nipissing. Monsieur Fougère est présentement président du comité des retraites et membre actif du comité de direction et de gouvernance.

Mathilde Gravelle Bazinet, North Bay

Du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007; du 5 juillet 2007 au 4 juillet 2010; du 5 juillet 2010 au 4 juillet 2012



Membre du Barreau du Haut-Canada, madame Mathilde Gravelle Bazinet a embrassé la profession juridique après une carrière de 20 années fructueuses d'enseignement aux niveaux collégial et universitaire en soins infirmiers et en administration de la santé au sein du secteur public fédéral et provincial. Madame Bazinet a siégé à plusieurs comités, conseils et commissions professionnels, tout récemment au Réseau local d'intégration des services de santé (RLISS) du nord-est pour le compte du ministère de la Santé et des Soins de longue durée à titre de présidente fondatrice. Elle détient un baccalauréat ès sciences infirmières, une maîtrise en éducation et un baccalauréat en droit de l'Université d'Ottawa. Madame Bazinet est l'auteure de plusieurs publications portant sur la résolution de conflits, la gestion des soins de santé et les services d'urgence. Elle est un membre actif du comité des retraites de la Commission.



Margaret Hague, Spring Bay

Du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007; du 5 juillet 2007 au 4 juillet 2010; du 5 juillet 2010 au 4 juillet 2012

Madame Hague a enseigné dans les écoles de l'Ontario, de l'Allemagne et de la Colombie-Britannique. Elle a été directrice générale de la société LAMBAC, une société d'aide au développement des collectivités. Elle est membre fondatrice de plusieurs organismes en Ontario, entre autres, le Réseau de développement du nord-est, la Manitoulin Trade Fair Association et divers autres comités de la région de LaCloche Manitoulin. Madame Hague a également occupé le poste de conseillère de la Municipalité de Gore Bay et la présidence du conseil du Gore Bay Non-Profit Housing. Elle siège actuellement au comité des ressources humaines/de la santé, la sécurité et l'environnement de la Commission et est membre actif du comité de direction et de gouvernance.



Randy Kapashesit, Moose Factory

Du 3 novembre 2004 au 2 novembre 2007; du 3 novembre 2007 au 2 novembre 2008; du 3 novembre 2008 au 2 novembre 2010; du 3 novembre 2010 au 2 novembre 2013

Monsieur Kapashesit est chef du Conseil MoCreebec de la Nation crie depuis 1987. Il a occupé les postes de coordonnateur du Cree Village Ecolodge et du programme Weeneebayko de l'Université Queen's, ainsi que de celui de conseiller du programme d'études en médecine traditionnelle de l'Hôpital Général de Weeneebayko. Son action communautaire comprend la présidence de la Weeneebayko Eeyou Association (un organisme de bienfaisance) et la présidence par intérim du conseil d'administration du Cree Village Ecolodge. Il siège au conseil du Réseau local d'intégration des services de santé du Nord-Est (RLISS) pour le compte du ministère de la Santé et des Soins de longue durée. Monsieur Kapashesit est un membre actif du comité des ressources humaines/de la santé, la sécurité et l'environnement de la Commission.



Gaétan Micheal Malette, Timmins

Commissaire – Du 29 novembre 2010 au 28 novembre 2013

Gaétan Malette est directeur des relations avec les autochtones chez Dumas Contracting Ltd. Précédemment il a travaillé pendant trente-cinq ans dans le secteur des ressources. Monsieur Malette a occupé plusieurs postes de direction dans d'importantes entreprises forestières comme Tembec, E.B. Eddy et Domtar. Il a une longue expérience de la gestion opérationnelle, de la négociation, de la planification stratégique et de la création de relations avec les collectivités du nord, les groupes d'intérêts et les Premières nations. Monsieur Malette est membre actif du comité de vérification et des finances.



Jean-Pierre Ouellette, Cochrane

Du 1er octobre 2008 au 30 septembre 2011

Monsieur Ouellette est directeur général et secrétaire municipal de la ville de Cochrane et date sa carrière municipale du temps qu'il siégeait au conseil du ci-devant canton de Glackmeyer. Diplômé en commerce du Collège Canadore de North Bay, Monsieur Ouellette a récemment obtenu l'accréditation de fonctionnaire municipal agréé. Il est membre du comité du marketing et des communications de l'Association des directeurs généraux, des secrétaires et des trésoriers municipaux de l'Ontario. Il a siégé à de nombreux autres comités, notamment à titre de vice-président du comité des articles de plein air de la Société du partenariat ontarien de marketing touristique, de membre de l'équipe de révision des demandes de subvention de la Fondation Trillium de l'Ontario, de trésorier et gouverneur de la Fédération ontarienne des clubs de motoneige et de président fondateur du Club de motoneige Polar Bear Riders; il a également été membre du comité consultatif régional du MRN. Monsieur Ouellette est membre actif du comité de vérification et des finances ainsi que du comité des retraites.



David Plourde, Kapuskasing

Du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007; du 5 juillet 2007 au 4 juillet 2010; du 5 juillet 2010 au 4 juillet 2012

Monsieur Plourde est travailleur autonome, propriétaire-exploitant d'une entreprise de rembourrage, de réparation de meubles et de fabrication de produits marins. Il siège au conseil municipal de Kapuskasing depuis seize ans et est actuellement président du comité des loisirs et de la culture et membre du comité des services de protection. Il est également président du comité des activités spéciales et du comité de construction de la piscine, en plus d'être membre des conseils d'administration de la bibliothèque de Kapuskasing et du Lumberjack Heritage Festival des Bûcherons. Monsieur Plourde est président du club de hockey midget Agrium AAA Flyers et vice-président de la Fondation pour enfants du Corridor Nord. Monsieur Plourde est actuellement président du comité de vérification et des finances et est un membre actif du comité de direction et de gouvernance et du comité des ressources humaines/de la santé, la sécurité et l'environnement de la Commission.



Donavon Porter, Haileybury

Du 11 août 2004 au 10 août 2007; du 11 août 2007 au 10 août 2010; du 11 août 2010 au 10 août 2012

Monsieur Porter est un ancien directeur d'école du District School Board Ontario North East. Juste avant de prendre sa retraite, il était directeur de l'école publique de Cobalt. Auparavant, il a été directeur de l'école publique de Temagami, directeur adjoint de l'école publique de New Liskeard et aussi enseignant à plusieurs niveaux scolaires ainsi que dans les classes d'enfants en difficultés du secteur sud du conseil scolaire. Il est membre de l'Assemblée des directeurs d'école de l'Ontario et a siégé au bureau de direction de sa section locale ; il est membre aussi de l'Ordre des enseignants et enseignantes de l'Ontarien et ancien membre de la Fédération des enseignantes et enseignants des écoles publiques de l'Ontario et de la Fédération des enseignantes et enseignants de l'élémentaire de l'Ontario. Grand amateur de pêche et de plein air, il donne bénévolement de son temps au musée local de même qu'aux aînés en les dépannant lorsqu'ils ont des problèmes avec leurs ordinateurs ou en leur enseignant de nouvelles applications informatiques. Monsieur Porter est membre actif du comité des ressources humaines/de la santé, la sécurité et l'environnement et du comité des retraites de la Commission.

Comités de la Commission

La Commission compte quatre comités permanents :

- Comité de vérification et des finances
Le comité de vérification et des finances est chargé de garantir au sein de la Commission la mise en place de responsabilités et de contrôles pertinents en ce qui a trait à la vérification, aux finances et aux risques matériels.
Président : David Plourde
Membres : Ted Hargreaves, Jean-Pierre Ouellette, Gaétan Malette

- Comité de direction et de gouvernance
Le comité de direction et de gouvernance a le pouvoir d'élaborer des politiques et de faire des recommandations au nom de la Commission, notamment s'assurer de la compétence de ses membres, planifier la relève, proposer de nouvelles candidatures et faire des recommandations en matière de rémunération ou d'initiatives majeures de régie.
Président : Ted Hargreaves
Membres : Carson Fougère, Margaret Hague, David Plourde



· **Comité des ressources humaines/de la santé, la sécurité et l'environnement**

Le comité des ressources humaines/de la santé, la sécurité et l'environnement est chargé d'aider la Commission à élaborer des politiques relatives aux ressources humaines et aux questions de santé, de sécurité et d'environnement, et de formuler des recommandations à cet égard.

Présidente : Margaret Hague

Membres : Randy Kapashesit, David Plourde, Donavon Porter

· **Comité des retraites**

Le comité des retraites a le pouvoir de gouverner, d'administrer et d'exploiter, au nom de la Commission, le régime de retraite contributif de la Commission de transport Ontario Northland, y compris tous les actifs connexes.

Président : Carson Fougère

Membres : Mathilde Bazinet, Jean-Pierre Ouellette, Donavon Porter

Principaux administrateurs et administratrices

Steve Carmichael	- Président et chef de la direction jusqu'à mai 2010
Paul Goulet	- Président et chef de la direction, nommé en juillet 2010
Corina Moore	- Directrice de l'exploitation et vice-présidente du service de remise à neuf, nommée en mai 2010
Amedeo Bernardi	- Vice-président et directeur général d'Ontera, nommé en mai 2010
Kevin Donnelly	- Vice-président, finances et administration
Randy Evers	- Vice-président, services ferroviaires
Scott Hancock	- Vice-président des services voyageurs, nommé en septembre 2010
Russ Thompson	- Avocat

Personnel

Ontario Northland emploie plus de 1 000 personnes qui vivent et travaillent dans le nord de l'Ontario ou le nord-ouest du Québec.

Finances et administration

La division des services généraux et le bureau du directeur de l'exploitation supervisent et dirigent des services financiers et administratifs centralisés et fournissent aide et assistance à l'entreprise.

Services généraux

La division des services généraux est constituée des services suivants :

- direction général
- finances
- planification et gestion des risques
- services juridiques

Bureau du directeur de l'exploitation

Le bureau du directeur de l'exploitation remplit deux fonctions englobant efficacité opérationnelle et soutien administratif à certains services d'Ontario Northland.

Le bureau du directeur de l'exploitation est composé des services suivants :

- communications (marketing et relations publiques)
- gestion des installations
- ressources humaines
- technologies de l'information
- gestion de projets et des processus opérationnels

Réalisations

• Plan de stabilisation à long terme (PSLT)

En 2010, le bureau du directeur de l'exploitation faisait plusieurs recommandations énoncées dans le plan de stabilisation à long terme (PSLT), notamment l'introduction du système de production optimisée dans les services de remise à neuf, c'est-à-dire une méthodologie d'amélioration continue des processus en vue d'accroître la production et éliminer le gaspillage en cours de fabrication. Les premiers indices indiquent un début réussi de cette composante cruciale des changements organisationnels d'Ontario Northland.

Le PSLT a été entrepris en 2009 à la demande du MDNMF. Le plan détaille les coûts de renouvellement des actifs fondés sur le statu quo de l'activité commerciale des 15 prochaines années à compter de 2009. Le PSLT souligne également la nécessité de changements profonds à Ontario Northland et dresse des plans d'action pour améliorer sa structure organisationnelle.

• Élaboration des principaux indicateurs de rendement

Des mesures quantifiables de rendement rigoureusement définies ont été mises au point à l'échelle de l'entreprise. Des points de référence ont été établis qui permettent de comparer les niveaux de rendement actuels aux données historiques de même qu'aux plus récentes références de l'industrie. Cette méthode permet de fixer des cibles claires qui sont faciles à comprendre et facilement réalisables par des actions concrètes. Elle aide également à déterminer les domaines susceptibles d'amélioration continue et à mesurer les résultats de réussite obtenus.





- **Reprise des contributions au régime de retraite**

Des modalités de reprise des contributions de l'employeur et des employés au régime de retraite contributif de la Commission de transport Ontario Northland ont été instaurées.

- **Partenariat avec le conseil tribal Mushkegowuk**

En 2010, le partenariat avec le conseil tribal Mushkegowuk a été prolongé. Ce partenariat considère plusieurs initiatives communes qui pourraient s'avérer profitables aux deux parties et qui offrent un très fort potentiel de développement économique et d'avantages sociaux pour le nord tels que création d'emplois, amélioration des services, occasions d'affaires, tourisme et infrastructure régionale des transports.

- **Efficacité en matière de gestion des installations**

Le service de gestion des installations offre aide et soutien aux lieux de travail traditionnels de l'entreprise et de services aux voyageurs et traite au cas par cas les demandes de services d'Ontera et des services ferroviaires. En 2010 était introduit un plan d'action pour établir des points de repère en termes d'économie et analyser la performance énergétique à long terme des bâtiments.

L'équipe a fait de grands progrès en conservation d'énergie en se concentrant à des projets susceptibles de se rentabiliser en moins d'un an. L'exécution de 22 petits projets de North Bay à Moosonee, comme la modernisation de l'éclairage, a permis de réaliser des économies au cours de l'année.

- **Ressources humaines**

L'attention accrue accordée par la direction à la responsabilisation et à la transparence a entraîné une plus grande observation des politiques et des conventions collectives sous forme de contrôles ponctuels d'indicateurs de rendement. Pour appuyer cette politique, la haute direction a fait appel à une équipe d'experts indépendante pour l'aider à créer une culture axée sur le rendement élevé. À partir d'entrevues avec les hauts dirigeants et d'un sondage sur les valeurs de l'entreprise, l'équipe en question a monté un programme de leadership adapté aux besoins des cadres supérieurs et intégré à la formation des cadres intermédiaires.

En 2010, l'équipe des ressources humaines a coordonné un total de 15 600 heures de formation du personnel, soit 16,61 heures en moyenne par employé.

- **Santé et sécurité**

En 2010, Ontario Northland a enregistré 49 cas d'absence pour cause de blessures à comparer à 44 cas en 2009. Malgré ces données, le nombre de journées perdues en raison de blessures a diminué de 15% par rapport à l'année précédente. Pour poursuivre sur cette lancée, il est essentiel de multiplier les efforts de prévention à l'échelle de l'entreprise et, dans la mesure du possible, d'offrir au besoin du travail modifié pour réduire à la fois le nombre de blessures sur les lieux de travail et le nombre d'absences.



- **Technologies de l'information d'entreprise**

Une politique globale de gestion des technologies de l'information (T.I.) a été élaborée, publiée et distribuée à l'ensemble de l'entreprise. Parmi les retombées positives de nouvelle politique figurent une meilleure sensibilisation à l'utilisation inappropriée des ressources, l'amélioration des conditions de sécurité et une responsabilisation dans la gestion et l'intégrité des données, des systèmes et des ressources à l'échelle de l'entreprise.

L'accès à Internet et des bornes Wi-Fi se sont ajoutés aux autocars, aux trains, aux gares et terminus d'Ontario Northland de sorte que les voyageurs puissent accéder à Internet et au sans-fil presque partout le long des trajets.

Le plan de reprise des activités des T.I. après sinistre a été renouvelé. Ce plan comprend les politiques, processus et procédures de récupération des principaux systèmes et ressources des T.I. à l'échelle de l'entreprise en cas de catastrophe.

Les ressources des espaces serveur et des centres de données ont été regroupées en un seul endroit. Cette démarche a permis d'optimiser les T.I. en matière d'espace, d'énergie, de refroidissement et d'accessibilité pour l'exploitation de l'infrastructure essentielle et des services.

- **Gestion de projets et amélioration des processus**

Le bureau de gestion de projets d'Ontera a été agrandi pour la prise en charge des projets touchant l'ensemble de l'entreprise et les initiatives d'amélioration des processus. L'équipe, qui relevait du vice-président et directeur général d'Ontera, est maintenant rattachée à la direction de l'exploitation d'Ontario Northland. Elle a la tâche de livrer, gérer et évaluer les programmes d'amélioration organisationnelle et de relever et proposer ponctuellement des solutions permettant d'améliorer l'efficacité des processus et d'uniformiser les activités. Cette équipe chevronnée se compose de professionnels accrédités en gestion de projets et certifiés Lean Six Sigma Greenbelts, détenteurs de diplômes en administration des affaires et technologies de l'information.

Défis

- **Problèmes de flux de trésorerie**

En 2010-2011, Ontario Northland a continué de se heurter à des problèmes de flux de trésorerie, ce qui a entraîné une réduction des dépenses en immobilisations et de fonctionnement.

- **Régime de retraite**

La finalisation d'une évaluation triennale et la reprise des cotisations au régime de retraite ont aggravé les problèmes de flux de trésorerie de la Commission, ce qui a donné lieu à une analyse et à une révision plus poussée des approches pour faire face à l'augmentation des cotisations requises.

Ontera (services de télécommunications)



Historiquement, Ontera a d'abord fourni des services interurbains le long du corridor de la route 11 et un service de téléphonie locale aux collectivités de Moosonee, Moose Factory, Temagami, Marten River et une partie d'Iroquois Falls. Depuis, Ontera a élargi son éventail de produits par des services de transfert de données sur IP, des services de téléphonie locale concurrentiels et des services de télécommunications fixes et mobiles sans fil accessibles à plusieurs endroits comme Hearst, Timmins, North Bay, Sudbury, Sault-Ste-Marie et Moosonee-Moose Factory. Conjointement à ses relations régionales et à sa participation à divers contrats importants avec d'autres sociétés de télécommunications, Ontera a élargi ses offres de services pour inclure des services réseau de prochaine génération.

La couverture géographique d'Ontera s'étend à plus de 200 000 kilomètres carrés, répartis entre la province de l'Ontario et une partie du Québec, comptant une population d'environ 550 000 habitants. Mis à part les quatre collectivités les plus importantes desservies par Ontera, la moyenne de la clientèle est d'une personne par kilomètre carré.

Réalisations

- **Investissements dans le réseau central**

Misant sur ses investissements initiaux en infrastructure pour le réseau de fibre optique, Ontera a étendu ses capacités de transporteur pour offrir un service amélioré de haut calibre. Ces améliorations seront bénéfiques aux futurs projets et à tout le territoire d'Ontera qui continue d'être la porte d'entrée numérique du Nord, fournissant une qualité de services comparable à ceux des plus grands centres canadiens.

- **Services mobiles numériques à Moosonee et Moose Factory**

La mise à niveau des services cellulaires numériques à Moosonee et Moose Factory a permis aux résidents et aux commerces de demeurer branchés et concurrentiels dans un environnement mondial grâce à l'accès aux services de messagerie texte, d'Internet mobile et de forfaits d'appels prépayés.

- **Structure et processus internes**

Ontera a consolidé sa structure interne et ses processus afin d'améliorer ses activités commerciales de façon continue. Ontera continue d'appliquer la méthodologie prescrite par le PMBoK (gestion de projets dans les limites de règlements établis) dans tous ses projets d'envergure, qu'il s'agisse d'amélioration au réseau d'Internet ou de projets orientés vers le client.

- **Profitabilité**

Pour assurer succès et viabilité à long terme, il est essentiel pour Ontera de redevenir profitable et d'accroître ses bénéfices. Au cours des trois derniers exercices financiers, Ontera a enregistré des gains. Les projets importants se conforment progressivement aux mesures en vigueur de compression des coûts et de réorganisation interne en vue d'une plus grande part de recettes du tarif des services d'accès aux entreprises et de la vente en gros. Il en est résulté un retour à la profitabilité mesurée à partir du bénéfice net de l'exercice de 2011 avant ajustements hors caisse.



Défis

- **Vieillessement des infrastructures**

L'industrie des télécommunications évolue rapidement et de nouvelles technologies naissent tous les jours. Une grande partie des infrastructures d'Ontera a besoin d'être mise à niveau, particulièrement en ce qui a trait aux bâtiments, aux installations de câbles du central local et au réseau de fibre optique entre North Bay et Timmins.

- **Remplacement de la technologie**

Ontera se voit confronté à une concurrence grandissante et multiplateforme au gré d'une clientèle qui se tourne vers les nouvelles technologies au détriment des services traditionnels. Il en résulte une baisse de revenus d'une grande incidence sur les économies d'échelle des produits supplantés. Parmi les exemples de cette tendance du marché, citons la messagerie instantanée qui remplace les appels interurbains, l'accès Ethernet et les services DSL qui remplacent les lignes téléphoniques privées ou encore le relayage de trame et la voix sur IP qui remplacent les services vocaux par téléphonie fixe.

- **Conjoncture économique**

Un ralentissement économique soutenu pourrait avoir pour effet sur les clientèles résidentielle et commerciale de différer les achats de nouveaux services, de réduire l'utilisation des services existants ou d'abandonner un service pour des options moins coûteuses. Les risques systémiques d'une économie axée sur les ressources comme celle du nord de l'Ontario vont de pair avec les risques d'une réduction des demandes pour les produits et services d'Ontera.

- **Options de financement**

De nécessité, Ontera doit réinvestir sans cesse dans son infrastructure et saisir toute nouvelle occasion d'affaires qui se présente. Les lois qui régissent Ontario Northland l'obligent à obtenir les approbations nécessaires à plusieurs paliers gouvernementaux préalablement à toute acquisition ou à tout financement extérieur. Dans la mesure où des tiers apporteraient du financement, les longs délais et les multiples approbations risquent de compromettre les négociations de mise à disposition de fonds. Ce processus d'approbation encombrant peut occasionner des retards aux améliorations de l'efficacité opérationnelle ou du flux de trésorerie, sinon causer leur abandon.

Services voyageurs

Les services voyageurs exploitent les services de train, d'autocar, de traversier et d'hôtel aisément associés à Ontario Northland par le public du nord de l'Ontario. Les services essentiels quotidiens sont garantis par une équipe dévouée en poste dans onze collectivités du nord de l'Ontario.

Services d'autocar

Les services d'autocar disposent d'un parc de 25 autocars interurbains et exploitent un service régulier entre Hearst et Toronto le long du corridor de la route 11 qui passe par Cochrane et North Bay, de même que sur le couloir de la route 69 qui passe par Timmins et Sudbury. Ce service régulier est un moyen économique, fiable et sécuritaire de voyager en provenance et à destination du nord-est ontarien.

Des services d'autocar nolisé et de croisières sont offerts aux groupes qui désirent voyager à l'intérieur du Canada, parallèlement aux services de messagerie par autocar (BPX). BPX est un service d'expédition accélérée d'enveloppes et de colis livrés de gare en gare et souvent le jour même. Leur transport suit l'horaire et le trajet des services réguliers d'autocar, avec correspondances d'un bout à l'autre du continent par suite de partenariat avec d'autres transporteurs.

Hôtel Station Inn

Cet hôtel moderne de 23 chambres s'avère pratique aux voyageurs faisant escale ou désirant simplement profiter de l'hospitalité des gens du nord.

Service de traversier de Moosonee à Moose Factory

En collaboration avec ses partenaires communautaires, Ontario Northland offre le transport saisonnier des véhicules et marchandises entre ces deux collectivités.

Services ferroviaires voyageurs

Les services ferroviaires voyageurs ont la charge d'exploitation de trois trains de voyageurs :

- Le Northlander : train de voyageurs en service six jours par semaine (du dimanche au vendredi) entre Cochrane et Toronto, avec correspondances à destination de Hearst, Kapuskasing, Smooth Rock Falls, Iroquois Falls et Timmins.
- Le Polar Bear Express : train de voyageurs entre Cochrane et Moosonee, en service cinq jours par semaine (du lundi au vendredi) l'automne, l'hiver et le printemps, et six jours par semaine (du dimanche au vendredi) l'été.
- Le Dream Catcher Express : train d'excursion mettant en valeur les couleurs de l'automne dans le parcours entre North Bay et Temagami.

Le Polar Bear Express et le Northlander sont des services publics non commerciaux (mandatés et financés par la province). Le Northlander fait également l'objet d'une subvention fédérale.





Réalisations

- **Plus de 321 000 voyageurs**

En 2010-2011, plus de 321 000 personnes ont voyagé à bord de l'un des 25 autocars ou des trois trains de voyageurs d'Ontario Northland.

- **Croissance de la demande de services réguliers**

Tous les services ont connu une hausse d'achalandage par suite de mesures pour améliorer l'expérience des voyageurs et simplifier les tarifs. Cela représente une croissance de 9 % par rapport à l'exercice précédent.

- **Connexions à Internet**

Tous les autocars, les trains Northlander et les gares ont été adaptés pour permettre l'accès gratuit à Internet sans fil.

- **Nouveau traversier à Moosonee**

Le traversier Niska I a été livré en août 2010. Il sera mis à l'eau à l'été 2011 pour étendre le service en région.

- **Travaux d'aménagement au Station Inn**

Par souci du bien-être de notre clientèle, les chambres ont été rénovées, et continuent de l'être, afin de procurer aux voyageurs tous les éléments de confort auxquels ils ont droit.

- **Services de restauration à bord**

Le Polar Bear Express peut maintenant offrir aux Cris un menu dans leur langue. Les hausses enregistrées dans les services de restauration vont de pair avec la hausse de l'achalandage.

- **Installation d'un défibrillateur à bord des trains**

Pour la sécurité et le bien-être des voyageurs, des défibrillateurs ont été placés à vue dans les trains à des endroits accessibles.

- **Délais d'exécution**

La ponctualité des horaires est un atout important des services d'autocar. À cet égard, Ontario Northland est justement prisée par sa clientèle pour la qualité de services exceptionnelle maintenus quotidiennement malgré intempéries et routes achalandées. Les trains de voyageurs d'Ontario Northland ont fait leur preuve auprès du public en terme d'option valable, ce qui s'est traduit par une hausse d'achalandage à deux chiffres par rapport à l'année précédente.

Défis

- **Matériel ferroviaire**

Le matériel ferroviaire vieillit. Remise à neuf et remplacement s'avèrent nécessaires pour maintenir le niveau de confort des voyageurs, améliorer l'accès des services et répondre aux attentes minimales de la clientèle.



- **Service dans les zones rurales du Nord de l'Ontario**

Ontario Northland dessert un réseau de petites collectivités de faible densité du nord-est ontarien. La recherche de solutions innovatrices se poursuit avec nos partenaires communautaires pour susciter un nombre accru d'utilisateurs dont l'achalandage est vital au maintien du réseau.

- **Parc d'autocars insuffisant**

Ontario Northland exploite actuellement un parc de 25 autocars, nombre insuffisant qui signifie que les véhicules fonctionnent au double de la moyenne industrielle et sont donc plus vulnérables aux temps d'arrêt à des fins d'entretien ou de réparations majeures. Plusieurs sondages auprès de clients nord-américains révèlent qu'un équipement neuf, fiable et propre est un facteur critique à la satisfaction de la clientèle et à sa motivation de voyager en « autobus ».

- **Systèmes informatiques**

Une mise à jour de l'infrastructure des technologies de l'information s'avère nécessaire pour continuer d'améliorer les processus opérationnels, maintenir les meilleures pratiques et permettre de meilleures mesures de rendement. Il faudra également investir dans des systèmes plus performants de ventes et de billetterie, de réservations, de suivis de colis, de tenue d'inventaire et de suivis d'entretien pour améliorer le service client et en accroître l'efficacité.

Services ferroviaires



Les services ferroviaires d'Ontario Northland comptent 26 locomotives affectées aussi bien au service de fret qu'au service voyageur. Ontario Northland exploite un réseau de 700 milles qui s'étend de Moosonee au nord à North Bay au sud et, d'ouest en est, de Calstock (juste à l'ouest de Hearst) à Rouyn-Noranda au Québec. Ce système ferroviaire comprend plus de 2,5 millions de traverses, 602 passages à niveau, 90 ponts et passages (supérieurs ou inférieurs), 2 247 ponceaux et 115 bâtiments.

À divers endroits de son territoire, ce réseau se raccorde aux deux transporteurs ferroviaires transcontinentaux canadiens (CN et CP) de sorte qu'Ontario Northland est en mesure d'offrir à sa clientèle des solutions de transport continu dans toute l'Amérique du Nord avec la collaboration de ses partenaires industriels.

Toutes les opérations de fret entre Cochrane et North Bay sont de nature commerciale tandis que le service voyageur Northlander ainsi que toutes les opérations entre Cochrane et Moosonee sont de nature non commerciale (sous mandat provincial) et bénéficient de subventions gouvernementales.

Trains de voyageurs

La direction des services ferroviaires est responsable de l'entretien et de l'exploitation des trois trains de voyageurs, soit le Polar Bear Express, le Northlander et le Dream Catcher Express.

Services de fret

La direction des services ferroviaires est principalement chargée de fournir les services de fret pour le transport des produits minéraux, forestiers, chimiques, pétroliers et autres en provenance ou à destination du nord-est de l'Ontario et du nord-ouest du Québec. Elle fournit aussi les services d'envoi en wagon complet ainsi que le transport de fret express entre Cochrane et Moosonee de nature non commercial.

La plupart des envois par wagon se font par trains de marchandises réguliers se raccordant à d'autres voies ferrées canadiennes. Ontario Northland fait partie du réseau ferroviaire nord-américain fournissant des services de fret à l'ensemble de l'Amérique du Nord, y compris le trafic d'importation et d'exportation des ports de mer. Des trains spéciaux pour le transport des charges lourdes ou les chargements de dimensions exceptionnelles relèvent également d'Ontario Northland.

Notre personnel chevronné veille à la qualité des services de voyageurs et de fret ainsi qu'à l'entretien des rails et de l'équipement. En plus des travaux d'entretien sur l'équipement même d'Ontario Northland, les ateliers commerciaux de North Bay et de Cochrane desservent aussi une clientèle externe.

Réalisations

• Soutien aux entreprises du Nord de l'Ontario

Certains des plus importants employeurs de la région dépendent des opérations de fret ferroviaire. Les points de destination de la plus grande partie des marchandises transportées par train chaque année se situent bien au-delà du réseau ferroviaire d'Ontario Northland.



Comme l'indique l'étude menée par la HDR Corporation, en société avec le Dr. Bakhtiar Moazzami, sur les incidences économiques et sociales des services fournis par Ontario Northland :

Les avantages spécifiques du transport de fret ferroviaire comprennent :

- l'accès à un plus grand nombre de marchés;
- la possibilité de rester concurrentiel dans un plus grand nombre de marchés en procédant à une réduction des coûts directs et à la rationalisation des activités et de l'exploitation;
- le rôle économique non négligeable que continue de jouer Ontario Northland auprès des industries du secteur primaire, grands employeurs d'une forte proportion de la main-d'œuvre du nord-est ontarien et qui dépendent du train pour transporter leurs produits; l'arrêt ou la réduction substantielle des services de fret ferroviaire risquerait d'entraîner plusieurs pertes d'emplois, sinon des mises à pied massives.

• **Amélioration du service**

La ponctualité des trains de voyageurs a sensiblement progressé au cours du présent exercice par suite de plusieurs facteurs et mesures. L'investissement continu dans l'infrastructure des voies ferrées a permis de diminuer le nombre d'ordres de marche au ralenti pour les trains de voyageurs et de meilleures relations avec le CN ont réduit de beaucoup les retards, particulièrement du Northlander.

• **Investissement dans les infrastructures ferroviaires**

L'infrastructure ferroviaire exige chaque année un investissement important pour garantir l'intégrité du réseau et la sécurité des voyageurs. Au cours de l'exercice actuel, les investissements dans les infrastructures se sont répartis comme suit : 1 million de dollars pour la pose de rails, neufs et de réemploi, sur une distance de 9,2 milles; 6 millions de dollars pour 51 000 nouvelles traverses; et 2,9 millions de dollars au dégauchissement des voies, à la pose d'anticheminants et au remplacement de joints de rail, entre autres projets. À quoi s'ajoute l'entretien ponctuel des ponts et ponceaux dont le bon état continue d'être une priorité.

• **Pont de la rivière Moose**

Au cours des trois dernières années, des investissements considérables ont été faits dans la modernisation du pont de la rivière Moose dans le cadre d'un projet pluriannuel visant à assurer pour longtemps la sécurité de la structure. Ce pont est situé dans le secteur d'Island Falls (sur la voie reliant Cochrane à Moosonee). Le pont, long de 1 500 pieds, a été et continue d'être inspecté suivant des critères rigides, conçus dans un souci de sécurité, et nécessite des inspections régulières par un personnel des ponts dûment qualifié.

• **Occasions d'apprentissage**

Une main-d'œuvre qualifiée est essentielle au succès d'Ontario Northland. Sachant apprécier la valeur des programmes d'apprentissage, Ontario Northland collabore ponctuellement avec le ministère de la Formation professionnelle, des Collèges et Universités (MFCU) et les organismes communautaires à promouvoir l'apprentissage et les métiers spécialisés. Ontario Northland, qui offre depuis plus de 50 ans des occasions d'apprentissage, compte présentement 38 apprentis en stage à North Bay, Cochrane et Hearst.

• **Sécurité ferroviaire**

Les services ferroviaires ont poursuivi leur participation à l'Opération Gareautrain, programme national d'éducation du public parrainé par l'Association des chemins de fer du Canada (l'ACFC) et Transport Canada. Mené en coopération avec divers intervenants, ce programme vise à sensibiliser la population à la sécurité ferroviaire en vue de réduire le nombre de collisions, de décès et de blessures. Des présentations ont eu lieu dans les écoles et les services d'urgence, une campagne publicitaire a battu son plein en région et des simulations d'accidents ont été organisées à l'intention des services d'urgence au cas où leur personnel aurait à intervenir dans des situations semblables.



Défis

- **Conjoncture économique difficile du nord-est ontarien**

Le contexte industriel du nord-est de l'Ontario ne permet qu'un nombre limité de clients importants des services de fret d'Ontario Northland qui, par le fait même, reste très exposée aux hausses et baisses sensibles de sa clientèle, composée en large partie d'industries d'exploitation des ressources. De plus, les occasions d'élargir la base de sa clientèle sont minces.

- **Ralentissement économique des secteurs forestier et minier**

Le ralentissement économique des secteurs forestier et minier a entraîné une réduction du trafic ferroviaire. Nombre de clients du secteur forestier ont dû cesser, suspendre ou réduire considérablement leurs activités, ce qui, en retour, s'est répercuté en une baisse du tonnage du fret ferroviaire. Cette baisse dans le transport de produits forestiers jumelée à celle des produits miniers a entraîné une baisse substantielle des revenus.

- **Coût du carburant**

Le coût du carburant affecte les résultats financiers en constituant une partie importante des dépenses d'exploitation. Bien qu'une surcharge accessoire de carburant soit appliquée au tarif pour compenser les hausses du prix du carburant, Ontario Northland est consciente que de telles mesures risquent de provoquer une réduction du fret ferroviaire.

- **Besoins en investissement**

La baisse des revenus parallèlement à l'augmentation des charges d'exploitation rendent de plus en plus difficile l'autofinancement des dépenses d'investissement majeures. Malgré la priorité accordée par Ontario Northland aux efforts de compression de coûts, il s'avère nécessaire de financer certains investissements dans les infrastructures.

- **Équipement**

Les services ferroviaires continuent d'être confrontés aux défis que pose l'entretien d'équipements vieillissants. Le plan de viabilité à long terme traite des exigences de remise à neuf ou de remplacement du matériel de transport des voyageurs et des marchandises conventionnel ou autre. Le plan de viabilité traite également du renouvellement des locomotives et des groupes auxiliaires d'énergie.

Services de remise à neuf



Ontario Northland offre des services de remise à neuf à l'industrie des wagons de voyageurs et de marchandises. Cette division bénéficie d'un personnel chevronné et hautement qualifié et de ressources et installations remarquables dont un atelier de montage de 61 050 pieds carrés et une installation de peinture à la fine pointe. De plus, Ontario Northland possède une solide feuille de route dans l'excellence de ses productions.

Les compétences d'Ontario Northland couvrent tout le processus de remise à neuf du démontage complet des wagons à leur reconstruction du châssis au toit. Son expertise s'étend à la mise à niveau des systèmes électriques et mécaniques, à la remise en état des bogies et à l'aménagement intérieur.

Réalisations

- **Livraison de 100 voitures de trains**

En janvier 2011, Ontario Northland célébrait la livraison à GO Transit de 100 voitures de trains de banlieue entièrement remises à neuf. 90% des travaux de remise à neuf de 121 voitures de GO Transit sont terminés. La dernière livraison est prévue pour l'automne 2011.

- **Introduction des principes de production optimisée**

Les services de remise à neuf poursuivent l'implantation des principes de production optimisée, concept japonais de gestion des processus qui qualifie de gaspillage toute dépense de ressources pour des motifs autres que la création de valeur pour la clientèle visée. Pour atteindre cet objectif, il faut tenir compte de trois éléments : l'élimination du gaspillage, le souci de la qualité et l'implication du personnel.

Cette initiative a déjà donné des résultats dans l'amélioration de la qualité des produits et la baisse de 7% du nombre d'heures de travail par voiture.

- **Profitabilité**

La production optimisée, la compression des coûts et la formation en leadership ont donné lieu à une hausse de la profitabilité. Les résultats de fin d'exercice sont supérieurs aux prévisions budgétées et les bénéfices d'exploitation dépassent le seuil de rentabilité, compte non tenu des éléments hors caisse.

Défis

Marché disponible

Les services se sont concentrés à remettre à neuf les wagons de GO Transit pour satisfaire aux modalités de présent contrat et obtenir le prochain contrat de GO Transit. Parmi les projets futurs figure l'obtention de contrats avec d'autres entreprises nord-américaines, mais les cycles de ventes sont relativement longs dans ce marché et des ressources dédiées aux ventes s'avèrent nécessaires à la recherche active d'occasions d'affaires.

Aperçu financier



La CTON a subi des pertes de 10,8 millions de dollars à la fin de l'exercice se terminant de 31 mars 2011, une forte baisse par rapport aux 25,8 millions de dollars en pertes subies au cours de l'exercice financier précédent.

Les revenus totaux ont augmenté de près de 15 millions de dollars en regard de l'exercice précédent. La diminution des revenus commerciaux de l'ordre de 1,7 millions de dollars des services ferroviaires a été plus que compensée par un accroissement des remboursements gouvernementaux de 15,6 millions de dollars. Le léger recul des recettes d'Ontera jumelé à l'augmentation de 1,5 millions de dollars de recettes des services de remise à neuf ainsi qu'à une légère augmentation des recettes des services de location, d'autocar et du traversier de Moosonee représentent le reste de l'augmentation des revenus de l'année. Les revenus des services ferroviaires ont accusé à nouveau une baisse en raison d'une diminution de la demande dans les secteurs minier et forestier et de l'arrêt de production aux installations d'un important client. Le niveau de production des services de remise à neuf a connu une croissance soutenue par rapport aux années précédentes et les revenus des services d'autocar ont augmenté après des années de baisse marquée de la demande de services de transport. Les revenus d'Ontera ont connu un léger recul, recul causé par la faiblesse du marché de la téléphonie et des télécommunications mais compensé par la vigueur de ses services de réseau et de solutions aux clients.

Le montant total des frais d'exploitation a augmenté de 3,6 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent, provenant en grande partie des services ferroviaires. Plus de la moitié de cette augmentation est due à la hausse du prix du carburant. La diminution des dépenses d'Ontera a été compensée par de légères hausses du côté des services d'autocar et de remise à neuf en raison de la recrudescence des activités dans ces secteurs. Les frais de fonctionnement dans les autres services sont relativement minimes et plus ou moins constants dans l'ensemble.

Les charges financières ont connu une baisse d'environ 3,6 millions de dollars par l'absence des dépenses inhabituelles qui avaient caractérisé l'exercice précédent. Les frais liés à la comptabilisation des prestations ont augmenté de près de 2 millions de dollars à cause d'une hausse des cotisations au CSPAAT en cours d'exercice. Il y a eu également une dépréciation des actifs de l'ordre de 1,3 million de dollars, imputable à Ontera.

Au bilan, le total des actifs est resté relativement stable par rapport à l'exercice précédent, la forte augmentation en immobilisations corporelles étant accompagnée de variations minimales de tous les autres actifs. Le total des passifs a augmenté de 21,8 millions de dollars. L'augmentation des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles et l'obligation au titre des prestations constituées rendue plus onéreuse par la hausse des cotisations au CSPAAT ont été compensées par une baisse de la dette à long terme. La baisse des bénéfices non répartis provient de la perte d'exploitation en cours d'exercice.

Kevin Donnelly
Vice-président, Finances et Administration

Responsabilités de la direction



La direction de la Commission de transport Ontario Northland est responsable de l'intégrité et de la présentation fidèle des états financiers consolidés et des autres renseignements inclus dans le rapport annuel. Les états financiers consolidés ont été préparés selon les principes comptables généralement admis au Canada. La préparation d'états financiers consolidés exige forcément du discernement de la part de la direction et reflète ses meilleures estimations sur la base des données disponibles à la date d'arrêté des comptes quoique comportant des incertitudes inhérentes aux projections dans l'avenir. Tous les renseignements du présent rapport concordent avec les états financiers consolidés.

La Commission a mis en place des mécanismes de contrôles internes comptables conçus pour assurer l'exactitude et la fiabilité de l'information financière, la comptabilisation adéquate des actifs et des passifs et la protection des éléments d'actif.

La Commission par l'intermédiaire de son comité de vérification et des finances est chargée de s'assurer que la direction s'acquitte de ses responsabilités en fait de contrôle interne et d'information financière. Le comité de vérification et des finances se compose de membres de la Commission qui se réunissent régulièrement avec la direction et l'équipe d'auditeurs externes pour s'assurer que chacun s'acquitte de ses responsabilités. Les présents états financiers consolidés ont été examinés par le comité de vérification et des finances et approuvés par la Commission.

Les présents états financiers consolidés ont été vérifiés par le Vérificateur général de l'Ontario, dont la responsabilité est de se prononcer sur leur conformité avec les principes comptables en vigueur au Canada. Le rapport qui suit précise l'avis du vérificateur et la portée de sa vérification.

T. Hargreaves
Président du conseil d'administration

P. Goulet
Président et chef de la direction

North Bay, Ontario
Le 28 juin 2011



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

Rapport de l'auditeur indépendant

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

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de la Commission de transport Ontario Northland, qui comprennent le bilan consolidé au 31 mars 2011, et l'état consolidé de l'actif et l'état consolidé des résultats et l'état consolidé des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Opinion

À mon avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de la Commission de transport Ontario Northland au 31 mars 2011, ainsi que de ses résultats consolidés de son fonctionnement et l'état consolidé de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

Observation

Sans pour autant modifier mon opinion, j'attire l'attention des lecteurs sur la note 1 complémentaire aux états financiers consolidés, qui indique que la Commission de transport Ontario Northland a connu des pertes continues. La direction de la Commission de transport Ontario Northland prévoit d'autres pertes en 2012 et une insuffisance importante de trésorerie qui dépassera ses lignes de crédit disponible. Ces conditions, combinées aux autres questions mentionnées dans la note 1, dénotent l'existence d'une incertitude significative en ce sens que la capacité de la Commission à poursuivre son exploitation est tributaire de l'appui financier continu du gouvernement de l'Ontario.

Box 105, 15th Floor
400 University Ave.
Toronto, Ontario
M5G 1S7
514-417-3001
1-877-975-4772

B.P. 105, 15^e étage
400, rue Dundas ouest
Toronto (Ontario)
M5G 1S7
514-417-3001
1-877-975-4772

www.audit.on.ca

Toronto (Ontario)
Le 28 juin 2011

Le vérificateur général,

Jim McCarter, FCA
Expert-comptable autorisé

Commission de transport Ontario Northland

Bilan consolidé

(en milliers de dollars)

31 mars, 2011

31 mars, 2010

Actif

Actif à court terme

Trésorerie (Note 3)	6 823 \$	4 823 \$
Débiteurs (après provision de 3 684 \$; 2010 – 3 677 \$)	20 579	18 468
Stocks	16 376	18 319
Charges payées d'avance	983	1 348
	44 761	42 958
Immobilisations corporelles (Annexe 1)	307 351	297 381
Actif au titre des prestations constituées de retraite (Note 4a)	57 890	58 650
	410 002 \$	398 989 \$

Passif et avoir de la province de l'Ontario

Passif à court terme

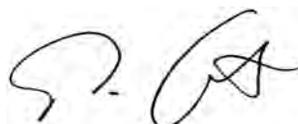
Marges de crédit d'exploitation (Note 5)	12 300 \$	12 925 \$
Créditeurs et charges à payer	31 236	29 383
Tranche à moins de un an de la dette à long terme	4 241	4 383
Tranche à moins de un an de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	24	11
Tranche à moins de un an des revenus reportés	322	616
	48 123	47 318
Revenus reportés	759	828
Apports reportés afférents aux immobilisations corporelles (Note 6)	108 581	89 078
Dette à long terme (Note 7)	31 879	34 369
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	-	24
Obligation au titre des prestations constituées autres que celles de retraite (Note 4b)	68 334	64 232
	257 676	235 849
Avoir		
Bénéfices non répartis	147 688	158 645
Réserve pour autoassurance	4 638	4 495
	152 326	163 140
Nature of Operations (Note 1)		
Contingencies (Note 12) / Commitments (Note 13)		
	410 002 \$	398 989 \$

Le sommaire des principales méthodes comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Approuvé au nom de la Commission :



Président du conseil d'administration



Président et chef de la direction

Commission de transport Ontario Northland

État consolidé de l'avoir

(en milliers de dollars)

	31 mars, 2011	31 mars, 2010
Bénéfices non répartis		
Solde à l'ouverture de l'exercice	158 645 \$	184 413 \$
Perte nette de l'exercice	(10 814)	(25 761)
Virement net à la réserve pour autoassurance	(143)	(7)
Solde à la clôture de l'exercice	147 688 \$	158 645 \$
Réserve pour autoassurance (Note 9)		
Solde à l'ouverture de l'exercice	4 495 \$	4 488 \$
Virements du (aux) bénéfices non répartis		
Intérêts gagnés	43	23
Prime annuelle	100	100
Demandes de règlement	-	(116)
	143	7
Solde à la clôture de l'exercice	4 638 \$	4 495 \$
Total des bénéfices non répartis et de la réserve pour autoassurance	152 326 \$	163 140 \$

Le sommaire des principales méthodes comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland

État consolidé des résultats

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars	2011	2010
Revenus (Annexe 2)	160 072 \$	144 924 \$
Charges (Annexe 2)	137 416	133 759
Bénéfice d'exploitation, avant autres revenus et charges d'exploitation	22 656	11 165
Autres revenus et charges d'exploitation		
Amortissement des immobilisations corporelles (Annexe 2)	15 363	14 673
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles (Annexe 2)	(3 063)	(2 321)
Charge de retraite (Annexe 2)	18 547	16 415
Réduction de valeur d'actifs incorporels	-	4 039
Cotisation de taxe de vente	-	1 556
Charge d'intérêts (Annexe 2)	1 871	2 063
Dépréciation d'immobilisations corporelles (Annexe 2)	1 322	-
Perte (gain) sur la vente d'immobilisations corporelles (Annexe 2)	(518)	413
Perte d'exploitation avant les éléments suivants	(10 866) \$	(25 673) \$
Revenus de placements et autres revenus	(9)	(5)
Revenus de placement liés à la réserve pour autoassurance	(43)	(23)
Demandes de règlement imputées à la réserve pour autoassurance	-	116
Perte nette de l'exercice	(10 814) \$	(25 761) \$

Le sommaire des principales méthodes comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland

État consolidé des flux de trésorerie

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars	2011	2010
Flux de trésorerie provenant de (affectés aux)		
Activités d'exploitation		
Perte nette de l'exercice	(10 814) \$	(25 761) \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	15 363	14 673
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles	(3 063)	(2 321)
Perte (gain) sur la vente d'immobilisations corporelles	(518)	413
Dépréciation d'immobilisations corporelles	1 322	-
Réduction de la valeur d'actifs incorporels	-	4 039
Amortissement des actifs incorporels	-	545
Charge de retraite	18 547	16 415
	20 837	8 003
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement		
Débiteurs	(2 111)	(1 312)
Stocks	1 943	(695)
Charges payées d'avance	365	(184)
Créditeurs et charges à payer	1 853	818
Revenus reportés	(363)	(259)
Obligation au titre des prestations constituées autres que de retraite	(11 725)	(148)
Obligation au titre des prestations constituées de retraite	(1 960)	(2 031)
	8 839	4 192
Activités d'investissement		
Investissement en immobilisations corporelles	(26 655)	(32 935)
Produit de la vente d'immobilisations corporelles	518	739
	(26 137)	(32 196)
Activités de financement		
Marges de crédit d'exploitation	(625)	1 055
Dette à long terme	(2 632)	(226)
Obligations découlant de contrats de location-acquisition	(11)	(72)
Apports reportés afférents aux immobilisations corporelles	22 566	24 599
	19 298	25 356
Variation de la trésorerie au cours de l'exercice	2 000	(2 648)
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	4 823	7 471
Trésorerie à la clôture de la l'exercice	6 823 \$	4 823 \$
Présentation d'informations supplémentaires sur les flux de trésorerie :		
Intérêts versés et inclus dans la perte nette de l'exercice	1 871 \$	2 063 \$

Le sommaire des principales méthodes comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland

Annexe consolidée des immobilisations corporelles

Annexe 1

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars			2011	2010
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Services ferroviaires				
Voies	305 130 \$	119 592 \$	185 538 \$	161 643 \$
Bâtiments	43 217	19 086	24 131	24 036
Équipements	80 538	50 335	30 203	27 388
Équipements loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	1 022	249	773	824
Travaux en cours	3 871	-	3 871	17 035
Télécommunications (Ontera)				
Équipements	152 490	117 883	34 607	38 720
Bâtiments	6 460	4 143	2 317	2 490
Travaux en cours	11 699	-	11 699	11 481
Services d'autobus				
Autobus	8 589	5,884	2 705	3 141
Bâtiments	2 796	271	2 525	2 595
Services de remise à neuf				
Équipements	585	105	480	500
Bâtiments	3 435	416	3 019	3 061
Services maritimes (Moosonee)				
Navires	385	368	17	20
Travaux en cours	3 964	-	3 964	2 908
Mise en valeur				
Terrains et bâtiments	2 851	1 349	1 502	1 539
	627 032 \$	319 681 \$	307 351 \$	297 381 \$

Le sommaire des principales méthodes comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland

Annexe consolidée des revenus et des charges d'exploitation

Annexe 2

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars	2011	2010
Services ferroviaires		
Revenus de ventes (Notes 10 et 16)	51 704 \$	53 415 \$
Remboursement du gouvernement (Note 8)	46 059	30 459
Revenus d'exploitation	97 763	83 874
Charges d'exploitation	73 629	70 029
Bénéfice d'exploitation	24 134	13 845
Amortissement des immobilisations corporelles	9 462	8 899
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles	(2 192)	(1 439)
Charge de retraite	11 045	9 647
Perte (gain) sur vente d'immobilisations corporelles	(517)	262
Charge d'intérêts	587	925
Bénéfice (perte) d'exploitation	5 749	(4 449)
Télécommunications (Ontera)		
Revenus de ventes	31 949	32 662
Charges d'exploitation	25 297	26 862
Bénéfice d'exploitation	6 652	5 800
Amortissement des immobilisations corporelles	5 162	4 969
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles	(871)	(882)
Charge de retraite	2 827	2 660
Dépréciation d'immobilisations corporelles (Note 11)	1 322	-
Cotisation de taxe de vente	-	1 556
Charge d'intérêts	937	667
Perte d'exploitation	(2 725)	(3 170)
Services d'autobus		
Revenus de ventes	11 050	10 583
Charges d'exploitation	10 807	10 429
Bénéfice d'exploitation	243	154
Amortissement des immobilisations corporelles	506	542
Charge de retraite	1 171	1 047
Perte sur la vente d'immobilisations corporelles	-	170
Charge d'intérêts	101	111
Perte d'exploitation	(1 535)	(1 716)
Services de remise à neuf		
Revenus de ventes	18 553	17 089
Charges d'exploitation	18 445	18 249
Bénéfice (perte) d'exploitation	108	(1 160)
Amortissement des immobilisations corporelles	85	85
Charge de retraite	1 886	1 708
Réduction de la valeur d'actifs incorporels	-	4 039
Charge d'intérêts	140	250
Perte d'exploitation	(2 003)	(7 242)

Le sommaire des principales méthodes comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
Annexe consolidée des revenus
et des charges d'exploitation
Annexe 2 (suite)

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars	2011	2010
Services maritimes (Moosonee)		
Revenus de ventes	153	156
Remboursement du gouvernement (Note 8)	41	41
Revenus d'exploitation	194	197
Charges d'exploitation	247	182
Bénéfice (perte) d'exploitation	(53)	15
Immeubles destinés à la location		
Revenus de ventes	563	519
Charges d'exploitation	318	362
Bénéfice d'exploitation	245	157
Amortissement des immobilisations corporelles	37	37
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	(1)	(19)
Bénéfice d'exploitation	209	139
Administration		
Revenus d'exploitation	-	-
Charges d'exploitation	8 673	7 646
Perte d'exploitation	(8 673)	(7 646)
Amortissement des immobilisations corporelles	111	141
Charge de retraite	1 618	1 353
Charge d'intérêts	106	110
Perte d'exploitation	(10 508)	(9 250)
Total de l'exploitation		
Revenus de ventes	113 972	114 424
Remboursement du gouvernement (Note 8)	46 100	30 500
Total des revenus	160 072	144 924
Charges	137 416	133 759
Bénéfice d'exploitation	22 656	11 165
Amortissement des immobilisations corporelles	15 363	14 673
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles	(3 063)	(2 321)
Charge de retraite	18 547	16 415
Réduction de la valeur d'actifs incorporels	-	4 039
Cotisation de taxe de vente	-	1 556
Charge d'intérêts	1 871	2 063
Dépréciation d'immobilisations corporelles (Note 11)	1 322	-
Perte (gain) sur la vente d'immobilisations corporelles	(518)	413
Perte d'exploitation	(10 866) \$	(25 673) \$

Le sommaire des principales méthodes comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Nature des activités

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

Ces états financiers ont été préparés sur une base de continuité de l'exploitation. Cela suppose que la Commission sera en mesure de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses dettes dans le cours normal des activités pour l'avenir prévisible.

La Commission a un historique de pertes d'exploitation et de flux de trésorerie qui, sans le soutien du gouvernement de l'Ontario, seraient négatifs. Avec l'achèvement de l'évaluation la plus récente des fonds de pension, la Commission s'est engagée à disposer des fonds lui permettant d'assurer la continuité de l'exploitation et de combler les déficits de solvabilité. La capacité de la Commission à maintenir son exploitation dépend de l'appui continu du gouvernement de l'Ontario ainsi que de la mise en oeuvre de plans visant à réduire les déficits des régimes de retraite et à minimiser les pertes d'exploitation, tout en respectant les exigences réglementaires.

Les présents états financiers consolidés ne tiennent pas compte des ajustements qui seraient nécessaires si l'hypothèse de la continuité de l'exploitation n'était pas applicable. Si l'hypothèse de continuité de l'exploitation n'était pas applicable aux présents états financiers, des ajustements à la valeur comptable des actifs seraient nécessaires et la valeur comptable des revenus et des charges ainsi que les classements au bilan utilisés pour refléter ces éléments sur un base de liquidation pourraient différer de ceux applicables à une entreprise en exploitation.

Principales méthodes comptables

Les présents états financiers consolidés ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive soit : Ontario Northland International Consulting Services Inc, O.N. Tel Inc. (exploitant ses activités sous le nom Ontera), Air-Dale Limited et Nipissing Central Railway Company.

Constataion des revenus

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

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

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

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

Principales méthodes comptables (suite)

Constatation des revenus (suite)

Les frais d'abonnement mensuels associés aux services de télécommunications sans fil, aux services Internet, aux services locaux et interurbains sont constatés à titre de revenus à mesure que le service est fourni. Les revenus ou les ajustements de coûts, qu'ils soient positifs ou négatifs, dans le cadre des accords d'interconnexion et de règlement de trafic sont comptabilisés dans l'exercice où ils sont connus et estimables.

Aide gouvernementale

L'aide gouvernementale liée aux dépenses d'exploitation est constatée à titre de revenus lorsque les dépenses connexes sont engagées.

La province de l'Ontario rembourse la Commission pour le coût de certaines immobilisations corporelles destinées à être utilisées dans l'exploitation. La Commission comptabilise ces apports à titre d'apports reportés afférents aux immobilisations corporelles. Les apports reportés afférents aux immobilisations corporelles sont amortis aux revenus sur une base linéaire au même taux que celui des immobilisations corporelles auxquelles ils se rapportent.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont présentées au coût d'acquisition déduction faite de l'amortissement cumulé. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée d'utilisation prévue des éléments d'actif.

Les durées d'utilisation prévues des principales catégories d'immobilisations corporelles sont les suivantes :

Voies – voies principales et embranchements	20 à 50 ans
Locomotives à moteur diesel 2	5 ans
Wagons	33 ans
Bâtiments	50 ans
Matériel de télécommunications	15 à 25 ans
Véhicules	3 ans
Matériel informatique	5 ans
Autobus	12 ans

Aucun amortissement n'est prévu pour les actifs en cours de construction jusqu'à ce qu'ils soient mis en service.

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite – La Commission maintient un régime de retraite contributif à prestations déterminées pour ses employés. Le régime prévoit des prestations de retraite basées sur le nombre d'années de service ainsi que sur le salaire moyen ouvrant droit à pension et il est généralement applicable à compter du premier jour du mois suivant le début de l'emploi. Un régime de retraite supplémentaire (le « RRS ») existe également pour les employés qui gagnent une pension à vie qui excède le maximum permis par la *Loi de l'impôt sur le revenu* du Canada. Les obligations au titre du régime sont déterminées selon la méthode de répartition des prestations tenant compte des prestations projetées en regard des services rendus jusqu'à présent. Les régimes ne sont pas indexés. Cependant, il y a eu diverses augmentations ad hoc accordées aux pensionnés.



Principales méthodes comptables (suite)

Avantages sociaux futurs (suite)

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

Les charges au titre des régimes de retraite et des régimes autres que de retraite comprennent les coûts des services courants, les intérêts et les ajustements découlant de modifications apportées aux régimes, les changements des hypothèses et les gains actuariels nets ou les pertes actuarielles nettes. Ces charges sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel les employés rendent des services à la Commission. Les gains actuariels nets ou les pertes actuarielles nettes et les coûts des services passés qui dépassent de plus de 10 pour cent l'obligation au titre des prestations constituées ou la juste valeur des actifs des régimes, selon le plus élevé des deux montants, sont amortis sur une base linéaire sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des salariés couverts par les régimes (environ 12 ans).

Les actifs des caisses de retraite sont évalués en utilisant les valeurs de marché actuelles. Les coûts des services passés découlant de toutes les autres sources, y compris l'application prospective initiale du chapitre 3461 du *Manuel de l'ICCA*, sont amortis sur la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs qui devraient recevoir des prestations en vertu du régime à la date de modification.

Stocks

Les matières et fournitures, à l'exception du matériel ferroviaire usagé et des essieux montés, sont évaluées au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette selon la méthode du coût moyen pondéré. Le matériel ferroviaire usagé est présenté à la valeur comptable non amortie déterminée au moment de la mise hors service. Les essieux montés sont évalués au coût standard. La Commission utilise les mêmes formules d'établissement du coût pour tous les stocks dont la nature et l'emploi qu'en fait la Commission sont similaires. Lorsque les circonstances, qui avaient auparavant causé une baisse de la valeur des stocks, n'existent plus, la dépréciation antérieure fait l'objet d'une reprise.

Le coût des stocks comptabilisés à titre de charges d'exploitation et utilisés dans des projets d'immobilisations pour 2011 s'élevé à 24 397 000 \$ (24 771 000 \$ en 2010).

Dépréciation des immobilisations corporelles

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

Principales méthodes comptables (suite)

Conversion des devises

Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis aux taux de change en vigueur à la date du bilan consolidé. Les revenus et les charges sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de transaction. Les gains et les pertes réalisés et non réalisés sont inclus dans le calcul du résultat net. Un gain de change de 244 000 \$ (2010 – 853 000 \$) résultant principalement des règlements de trafic ferroviaire entre le Canada et les États-Unis est inclus dans les revenus tirés du transport ferroviaire.

Instruments Financiers

Tous les instruments financiers doivent être initialement évalués à la juste valeur. Les évaluations subséquentes des instruments financiers sont fonction de leur classement dans l'une des catégories suivantes : détenus à des fins de transaction, disponibles à la vente, détenus jusqu'à l'échéance, prêts et créances ou autres passifs.

Les actifs financiers et les passifs financiers classés comme détenus à des fins de transaction doivent être évalués à la juste valeur, et les gains et les pertes doivent être comptabilisés en résultat net.

Les actifs financiers classés comme détenus jusqu'à l'échéance ou comme prêts et créances et les passifs financiers (autres que ceux détenus à des fins de transaction) doivent être évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les actifs financiers disponibles à la vente doivent être évalués à la juste valeur, et les gains et les pertes non réalisés doivent être pris en compte dans les autres éléments du résultat étendu. Les placements dans des instruments de capitaux propres classés comme disponibles à la vente, qui n'ont pas de prix coté sur un marché actif, doivent être évalués au coût.

La Commission a adopté le classement suivant : la trésorerie est classée comme détenue à des fins de transaction; les débiteurs sont classés comme prêts et créances; les créditeurs et charges à payer, les marges de crédit d'exploitation et la dette à long terme sont classés comme autres passifs.

Impôts sur le bénéfice

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

Estimations comptables

La préparation d'états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur la valeur comptable des actifs, des passifs, des revenus et des charges de l'exercice. Les éléments significatifs qui requièrent l'utilisation d'estimations par la direction incluent la durée de vie utile des immobilisations corporelles, la provision pour moins-valeur des débiteurs et des stocks et les obligations au titre des prestations constituées de retraite et des avantages complémentaires de retraite. De par leur nature, ces estimations sont assujetties à l'incertitude relative à la mesure. L'effet de changements de telles estimations sur les états financiers au cours de périodes futures pourrait être significatif. Ces estimations sont révisées périodiquement et si des ajustements deviennent nécessaires, ils sont portés aux résultats dans l'exercice au cours duquel ils deviennent connus.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Le 31 mars 2011

Trésorerie

La trésorerie comprend les fonds en caisse, les soldes en banque et les liquidités soumises à des restrictions.

Résultat étendu

Le résultat étendu est défini comme la variation des capitaux propres découlant d'opérations et d'autres événements sans rapport avec les propriétaires. Les autres éléments du résultat étendu se rapportent à des éléments comptabilisés dans le résultat étendu et qui sont exclus du résultat net. La Commission n'effectue pas d'opérations qui pourraient avoir une incidence sur le résultat étendu; il n'y a donc aucune incidence sur les états financiers.

3

Trésorerie

	2011	2010
Trésorerie	2 185 000 \$	328 000 \$
Trésorerie se rapportant à la réserve pour autoassurance (Note 12)	4 638 000	4 495 000
Trésorerie	6 823 000 \$	4 823 000 \$

4

Avantages sociaux futurs

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

L'actif ou l'obligation au titre des prestations constituées et les charges sont déterminées annuellement par des actuaires indépendants, conformément aux pratiques actuarielles reconnues et aux principes comptables généralement reconnus du Canada utilisant les meilleures estimations de la direction. La date de la plus récente évaluation actuarielle du régime de retraite contributif à des fins de capitalisation est le 1er janvier 2010. Les résultats de cette évaluation ont été extrapolés au 31 décembre 2010. En conformité avec les règlements existants en matière de régimes de retraite, des évaluations annuelles seront effectuées pour le régime de retraite de la Commission. La date du rapport le plus récent à des fins comptables pour le régime d'avantages complémentaires de retraite est le 31 décembre 2010. Ce rapport est rédigé chaque année.

La répartition cible des actifs du régime de retraite en pourcentage et la répartition moyenne des actifs aux 31 mars 2011 et 31 mars 2010, par catégorie d'actifs se présentent comme suit :

	Cible	2011	2010
Titres de capitaux propres – canadiens	20 % - 30 %	26,3 %	23,4 %
Titres de capitaux propres – étrangers	10 % - 30 %	17,4 %	17,5 %
Titres de créance	35 % - 55 %	52,8 %	55,9 %
Immobiliers	0 % - 15 %	1,8 %	1,9 %
Court terme et autres	0 % - 15 %	1,7 %	1,3 %
Total		100 %	100 %

Commission de transport Ontario Northland
Notes complémentaires aux états financiers consolidés
Le 31 mars 2011

4

Avantages sociaux futurs (suite)

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

Régimes de retraite	Régime de retraite	RRS	2011	2010
Obligation au titre des prestations constituées - en fin d'exercice	(499 814 000) \$	(2 884 000) \$	(496 319 000) \$	(507 550 000) \$
Juste valeur des actifs des régimes	452 857 000	-	452 857 000	422 865 000
Situation de capitalisation –				
(déficit) surplus des régimes	(46 957 000)	(2 884 000)	(49 841 000)	(84 685 000)
Passif initial non amorti	-	196 000	196 000	392 000
Coût non amorti des services passés	10 633 000	61 000	10 694 000	12 586 000
Perte actuarielle nette non amortie (gain actuariel net non amorti)	97 065 000	(224 000)	96 841 000	130 357 000
Actif (passif) au titre des prestations constituées, déduction faite de la provision pour moins-value à la clôture de l'exercice	60 741 000 \$	(2 851 000) \$	57 890 000 \$	58 650 000 \$

La provision pour moins-value de l'exercice à l'étude et celle de l'exercice antérieur étaient nulles.

	Régime de retraite	RRS	2011	2010
Actif au titre des prestations constituées à l'ouverture de l'exercice	61 394 000 \$	(2 744 000) \$	58 650 000 \$	70 475 000 \$
Charges	(12 194 000)	(291 000)	(12 485 000)	(11 973 000)
Cotisations versées	5 576 000	184 000	5 760 000	148 000
Paiements spéciaux	5 965 000	-	5 965 000	-
Actif au titre des prestations constituées à la clôture de l'exercice	60 741 000 \$	(2 851 000) \$	57 890 000 \$	58 650 000 \$

Commission de transport Ontario Northland
Notes complémentaires aux états financiers consolidés
Le 31 mars 2011

4

Avantages sociaux futurs (suite)

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

Régimes autres que de retraite

	2011	2010
Obligation au titre des prestations constituées		
à l'ouverture de l'exercice	(68 296 000) \$	(62 632 000) \$
Gain actuariel net non amorti	(38 000)	(1 069 000)
Ajustement pour rapprocher la valeur actuarielle de la valeur comptable	-	(531 000)
Passif au titre des prestations constituées		
à la clôture de l'exercice	68 334 000) \$	(64 232 000) \$
	2011	2010
Passif au titre des prestations constituées		
à l'ouverture de l'exercice	(64 232 000) \$	(61 821 000) \$
Charges – non liées à la CSPAAT	(3 699 000)	(3 671 000)
Charges – liées à la CSPAAT	(2 363 000)	(240 000)
Cotisations – non liées à la CSPAAT	1 960 000	2 031 000
Ajustement pour rapprocher la valeur actuarielle de la valeur comptable – non lié à la CSPAAT	-	(531 000)
Passif au titre des prestations constituées		
à la clôture de l'exercice	(68 334 000) \$	(64 232 000) \$

Des indemnités d'accident du travail se chiffrant à 14 830 000 \$ (12 467 000 \$ en 2010) sont incluses dans le passif au titre des prestations constituées pour les régimes autres que de retraite. Ce montant a été déterminé en fonction des calculs actuariels les plus récents fournis par la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail au 31 décembre 2010.

Commission de transport Ontario Northland
Notes complémentaires aux états financiers consolidés
Le 31 mars 2011

4

Avantages sociaux futurs (suite)

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

	2011	2010
Coût des services rendus moins les cotisations des employés	7 434 000 \$	7 729 000 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	25 160 000	27 824 000
Rendement prévu des actifs des régimes	(28 871 000)	(27 643 000)
Amortissement de l'obligation initiale	196 000	197 000
Amortissement du coût des services passés	1 892 000	1 892 000
Amortissement de la perte actuarielle nette	6 674 000	1 974 000
	12 485 000 \$	11 973 000 \$

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

	2011	2010
Coût des services rendus	3 431 000 \$	1 136 000 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 631 000	2 920 000
Amortissement du gain actuariel net	-	(145 000)
Ajustement pour rapprocher la valeur actuarielle de la valeur comptable	-	531 000
	6 062 000 \$	4 442 000 \$

e. Hypothèses moyennes pondérées

Taux d'actualisation - régimes de retraite	5,00 %	5,00 %
Taux d'actualisation - régimes autres que de retraite	5,25 %	5,75 %
Taux d'actualisation - CSPAAT	7,00 %	7,00 %
Taux de rendement à long terme prévu des actifs des régimes	6,50 %	7,00 %
Taux de croissance de la rémunération		
2010 & 2011	0 %	1,5 %
2012 & 2013	0,5 %	2,0 %
2014 & par la suite	3,0 %	3,0 %
Durée moyenne résiduelle d'activité des salariés (en années)	12	12
Augmentations du coût des médicaments	5,0%	5,0%
Augmentations du coût des soins médicaux et hospitaliers	5,0%	5,0%
Augmentations du coût des soins dentaires	4,5%	4,5%
Augmentations du coût des soins de la vue	0%	0%



5

Marges de crédit d'exploitation

La Commission détient présentement une marge de crédit d'exploitation de 8 000 000 \$ auprès de l'Office ontarien de financement (l'« OOF »), dont un montant de 8 000 000 \$ était utilisé au 31 mars 2011 (8 000 000 \$ en 2010). Cette marge de crédit porte intérêt au taux d'emprunt en vigueur pour la province de l'Ontario, plus 5 points de base à la date de chacune des avances. La Commission dispose de plus d'une marge de crédit renouvelable de 7 000 000 \$ auprès de l'OOF dont un montant de 4 300 000 \$ était utilisé au 31 mars 2011 (4 925 000 \$ en 2010). Cette marge de crédit porte intérêt au taux d'emprunt en vigueur pour la province de l'Ontario, plus 40 points de base en fonction de la date de chacune des avances.

La Commission détient aussi une marge de crédit d'exploitation auprès de la Banque CIBC d'un montant de 1 500 000 \$ qui est disponible pour des lettres de garantie et qui est garantie par les débiteurs de la Commission. Au 31 mars 2011, deux lettres de garantie qui s'élevaient à 1 428 000 \$ au total (1 428 000 \$ en 2010) étaient émises avec une commission annuelle de renouvellement de 0,375 %.

6

Apports reportés afférents aux immobilisations corporelles

Les apports reportés afférents aux immobilisations corporelles représentent les contributions pour dépenses en capital non amorties reçues du Ministère du Développement du Nord, des Mines et des Forêts pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles. L'amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles est comptabilisé à titre de revenus dans l'état consolidé des résultats à un taux équivalent à celui des actifs auxquels ils se rapportent.

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

	2011	2010
Solde à l'ouverture de l'exercice	89 078 000 \$	66 800 000 \$
Contributions de la Province	22 566 000	24 599 000
Amortissement imputé aux revenus	(3 063 000)	(2 321 000)
Solde à la clôture de l'exercice	108 581 000 \$	89 078 000 \$

Commission de transport Ontario Northland
Notes complémentaires aux états financiers consolidés
Le 31 mars 2011

7

Dette à long terme et obligation découlant d'un contrat de location-acquisition

a. Dette à long terme

	2011	2010
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 5,22 %, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts réunis de 30 000 \$, pour une période de 15 ans à compter du 1er février 2005	2 584 000 \$	2 809 000 \$
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 5,60 %, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts réunis de 156 000 \$, pour une période de 15 ans à compter du 1er janvier 2000	6 315 000	7 789 000
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 6,37 %, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts réunis de 109 000 \$, pour une période de 15 ans à compter du 1er septembre 1999	4 018 000	5 040 000
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 6,37 %, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts réunis de 109 000 \$, pour une période de 15 ans à compter du 1er septembre 1999	2 024 000	2 083 000
Emprunt auprès de la Banque de Montréal, portant intérêt au taux annuel de 5,11 %, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts réunis de 64 000 \$, pour une période de 10 ans à compter du 30 avril 2008. Garanti par une charge flottante sur la totalité des actifs d'Ontera	4 509 000	5 031 000
Emprunt auprès de la Banque de Montréal, portant intérêt au taux annuel de 5,95 %, remboursable par versements hebdomadaires de capital et d'intérêts réunis de 32 000 \$, pour une période de 15 ans à compter du 7 octobre 2010. Garanti par une charge flottante sur la totalité des actifs d'Ontera. L'avance pour la construction de l'exercice précédent a été convertie en un emprunt à taux fixe de 17 000 000 \$.	16 670 000	16 000 000
	36 120 000	38 752 000
Moins la tranche à moins de un an	4 241 000	4 383 000
Dette à long terme	31 879 000 \$	34 369 000 \$

Les intérêts sur dette à long terme se sont élevés à 1 645 000 \$ (1 426 000 \$ en 2010).

Dette à long terme et obligation découlant d'un contrat de location-acquisition (suite)

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

2011-2012	4 241 000 \$
2012-2013	4 490 000
2013-2014	4 770 000
2014-2015	3 788 000
2015-2016	1 987 000
Par la suite	16 844 000
	36 120 000 \$

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Le 31 mars 2011

7 (suite)

b. Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition

	2011	2010
Contrat de location-acquisition, portant intérêt au taux annuel de 7 %, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts réunis de 1 000 \$ pour une période de 5 ans à compter du 22 septembre 2006	24 000 \$	35 000 \$
	24 000	35 000
Moins la tranche à moins de un an	24 000	11 000
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	- \$	24 000 \$

Les paiements découlant du contrat de location-acquisition inclus ci-dessus s'élèvent à :

2011-2012	25 000 \$
Paiements minimums exigibles	25 000
Moins : montant représentant les intérêts	1 000
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	24 000 \$

8

Remboursement du gouvernement

Conformément au protocole d'entente entre la Commission et le Ministère du Développement du Nord, des Mines et des Forêts (le « Ministère »), certaines opérations de la Commission ont été désignées comme non commerciales. La Commission et le Ministère ont conclu des ententes annuelles qui fixent le montant de la contribution que la province de l'Ontario fournira chaque exercice.

En vertu de l'article 270 de la Loi sur les chemins de fer, une partie de la perte d'exploitation du service de trains de passagers entre North Bay et Toronto durant les jours de la semaine est remboursée par l'Office national des transports du Canada. Le gouvernement fédéral a révoqué la Loi sur les chemins de fer en 1996 et l'a remplacée par la Loi sur les transports au Canada. Un remboursement de 2 500 000 \$ (2 500 000 \$ en 2010) a été reçu pour l'exercice clos le 31 mars 2011.

Les détails du remboursement du gouvernement sont les suivants :

	2011	2010
Ministère du Développement du Nord, des Mines et des Forêts		
Chemin de fer - Services aux passagers et succursale de Moosonee	21 160 000 \$	21 160 000 \$
Services maritimes (Moosonee)	40 000	40 000
Subvention non renouvelable	22 400 000	6 800 000
	43 600 000	28 000 000
Office national des transports du Canada		
Opérations de l'exercice	2 500 000	2 500 000
	46 100 000 \$	30 500 000 \$

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

9

Réserve pour autoassurance

La Commission adopte une politique d'autoassurance pour les dommages occasionnés par les déraillements du matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Annuellement, la Commission vire 100 000 \$ des bénéfices non répartis à la réserve pour autoassurance pour financer de tels coûts. Les intérêts gagnés sur le solde des fonds en réserve et les demandes de règlement déduites du solde de la réserve sont comptabilisés à titre de revenus ou de charges dans les résultats d'exploitation et par la suite virés à (de) la réserve.

Les actifs de la réserve comprennent la trésorerie d'un montant de 4 554 000 \$ (4 411 000 \$ en 2010) plus un montant de 84 000 \$ (84 000 \$ en 2010) à recevoir de la Commission.

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

10

Revenus tirés du transport de passagers

Conformément à la *Loi sur le secteur du voyage*, pour 2011, les ventes au détail brutes étaient de 245 000 \$ (227 000 \$ en 2010) et les ventes en gros brutes étaient de 158 000 \$ (83 000 \$ en 2010).

11

Dépréciation d'immobilisations corporelles

Les charges de dépréciation de 1 322 000 \$ pour l'équipement de télécommunications technologiquement obsolète de la division Ontera ont été portées au bénéfice d'exploitation, car la valeur comptable de l'actif à long terme n'était pas recouvrable et avait dépassé sa juste valeur basée sur les flux de trésorerie non actualisés.

12

Éventualités

Déclarations

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

13

Engagements

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

Instruments financiers

Les instruments financiers de la Commission sont composés de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des débiteurs, des marges de crédit d'exploitation, des créditeurs et charges à payer et de la dette à long terme.

Juste valeur

La juste valeur de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des débiteurs, des marges de crédit d'exploitation, des créditeurs et charges à payer est comparable à leur valeur comptable en raison de leur échéance à court terme. La juste valeur de la dette à long terme est approximativement égale à sa valeur comptable étant donné que les taux d'intérêt en vigueur sont comparables aux taux du marché.

Gestion des risques financiers

Dans le cours normal de ses activités, la Commission est exposée à divers risques, tels que le risque de marchandises, le risque de crédit, le risque de change, le risque de taux d'intérêt et le risque de liquidité. Pour gérer ces risques, la Commission dispose d'un cadre de gestion des risques financiers dont l'application est surveillée et approuvée par la haute direction avec l'objectif de maintenir un bilan solide et d'optimiser les flux de trésorerie.

Risque de marchandises

La Commission est exposée au risque de marchandises lié aux achats de carburant diesel et à la réduction potentielle du bénéfice net suite à une augmentation du prix du carburant diesel. Étant donné que les dépenses de carburant constituent une tranche importante des charges d'exploitation de la Commission, la volatilité des prix du carburant diesel peut avoir une incidence importante sur le bénéfice de la Commission. Les éléments influant sur la volatilité des prix du carburant diesel comprennent, entre autres, les fluctuations sur les marchés mondiaux du pétrole brut et des distillats pouvant découler de problèmes d'approvisionnement et d'événements géopolitiques. L'impact sur le bénéfice net d'une augmentation de un cent le litre du prix du carburant diesel se traduirait par une diminution de 139 000 \$ du bénéfice net. L'impact de la variation des dépenses de carburant est considérablement atténué par un programme de supplément pour le carburant, selon lequel les hausses de prix du carburant sont réparties entre les expéditeurs conformément à des lignes directrices convenues.

Risque de crédit

La Commission est exposée au risque de crédit en raison de la concentration de clients importants (voir la Note 16 - Dépendance économique pour plus de détails).

Le risque de crédit associé à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie est considérablement minimisé en veillant à ce que ces actifs financiers soient déposés auprès de gouvernements, d'institutions financières importantes dont la cote attribuée par une agence de notation reconnue est de première qualité, et/ou d'autres contreparties solvables. Une revue continue est effectuée pour évaluer les changements dans la situation des contreparties

Le risque de crédit associé aux débiteurs est minimisé par le programme d'évaluation du crédit des clients de la Commission et par l'imposition de limites au montant du crédit accordé lorsque nécessaire. La Commission maintient des provisions pour créances douteuses éventuelles, et les pertes jusqu'à ce jour correspondent aux attentes de la direction.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Le 31 mars 2011

14

Instruments financiers (suite)

Risque de liquidité (suite)

Le tableau qui suit présente une analyse de l'ancienneté des comptes clients, déduction faite de la provision pour créances douteuses, à la date des états financiers.

Au 31 mars 2011

Comptes clients, déduction faite de la provision pour créances douteuses
(en milliers)

Courants	18 010 \$
De 30 à 60 jours après la date de facturation	1 870
De 60 à 90 jours après la date de facturation	(75)
De 90 à 120 jours après la date de facturation	336
Plus de 120 jours après la date de facturation	438

Comptes clients	20 579 \$
-----------------	------------------

Cinquante-deux pour cent du solde dans la catégorie Plus de 120 jours après la date de facturation (228 000 \$) est à recevoir d'un client important.

Le tableau suivant présente un sommaire des activités liées à la provision pour créances douteuses de la Commission.

Exercices clos les 31 mars (en milliers)	2011	2010
Solde à l'ouverture de l'exercice	3 677 \$	3 172 \$
Ajouts (dotation à la provision pour créances douteuses)	242	614
Radiations	(235)	(109)
Solde à la fin de l'exercice	3 684 \$	3 677 \$

La Commission doit faire des estimations importantes relativement à la provision pour créances douteuses. La conjoncture, les informations historiques, la raison pour laquelle les comptes sont en souffrance ainsi que le secteur d'activité d'où proviennent les comptes clients sont tous des éléments pris en compte au moment de déterminer le montant de la provision pour créances douteuses. La dotation à la provision pour créances douteuses est calculée au moyen d'une identification spécifique pour les créances douteuses de clients dépassant un certain solde. Pour la division des télécommunications, la provision est fondée sur un pourcentage de la totalité des soldes des comptes clients impayés.

Risque de change

La Commission n'est pas exposée à des concentrations significatives de risque de change.

Risque de taux d'intérêt

La Commission gère sa trésorerie en fonction de ses besoins opérationnels. La Commission est exposée au risque de taux d'intérêt lié aux flux de trésorerie dans la mesure où ses marges de crédit d'exploitation portent intérêt à taux variable.

La dette à long terme de la Commission porte intérêt à taux fixe. La Commission prévoit rembourser sa dette à long terme à son échéance. Par conséquent, la direction est d'avis que les risques de flux de trésorerie associés à la dette à long terme sont minimes.



14

Instruments financiers (suite)

Risque de liquidité (suite)

La Commission surveille sa liquidité de manière à disposer de fonds suffisants pour satisfaire à ses besoins opérationnels. La Commission gère le risque de liquidité en prévoyant les flux de trésorerie dont elle aura besoin et en surveillant les flux de trésorerie réels ainsi qu'en gérant les dates d'échéance des actifs financiers et des passifs financiers. La Commission n'utilise pas d'instruments dérivés pour réduire son exposition au risque de liquidité.

15

Informations à fournir concernant le capital

Les objectifs de la direction lorsqu'elle gère le capital sont d'assurer la continuité de l'exploitation de la Commission afin qu'elle puisse continuer à fournir des avantages à la province de l'Ontario et à maintenir une structure de capital optimale afin de réduire le coût du capital.

Les objectifs de la Commission dans le cadre de la gestion du capital sont :

- soutenir et favoriser le développement économique, la création d'emplois et la viabilité des collectivités du nord-est de l'Ontario;
- soutenir, favoriser et rehausser les liaisons par le transport et les télécommunications ainsi que le regroupement des collectivités au sein de la région et entre le nord-est de l'Ontario et les autres régions.

La Commission définit son capital comme suit :

- la dette à long terme et les contrats de location-acquisition, y compris la tranche échéant à moins de un an;
- les emprunts à court terme;
- les bénéfices non répartis.

La Commission gère sa structure de capital et fait des ajustements à la lumière de changements dans la conjoncture économique et des caractéristiques de risque des actifs sous-jacents. La Commission nécessite des approbations de la Province pour maintenir ou ajuster sa structure de capital. La Commission n'est pas assujettie à des exigences externes en termes de capital.

16

Dépendance économique

Au cours de 2011, 43 % des revenus de la division des services ferroviaires (49 % en 2010) provenaient de trois clients importants.

17

Chiffres comparatifs

Des chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme à celle de l'exercice à l'étude.



555 Oak Street East, North Bay, ON P1B 8L3

T. 1.705.472.4500 | F. 1.705.476.5598

www.ontarionorthland.ca