La Commission de transport Ontario Northland

Rapport annuel 2009 – 2010

Ontario Northland

La Commission de transport Ontario Northland
555 Oak Street East
North Bay, Ontario
P1B 8L3

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

Table of Contents

Message du président du Conseil d'administration 1
Aperçu de l'entreprise 3
Gouvernance de l'entreprise 7
Finances et administration 13
Ontera (Les services de télécommunications) 17
Les Services voyageurs 20
Les Services ferroviaires 26
Les Services de remise à neuf 30
Les états financiers 32
- Résumé de la situation financière 32
- Responsabilité de la direction 33
- Rapport du vérificateur 34
- Bilan consolidé 35
- Sommaire des principales conventions comptables 42

Sauf avis contraire, les effets socio-économiques soulignés dans le présent rapport sont issus du rapport intitulé : « Economic and Social Impact of Ontario Northland » préparé en mars 2010 par la HDR Corporation avec la collaboration du docteur Bakhtiar Moazzami, professeur en sciences économiques.

En sa qualité d'agence du gouvernement de l'Ontario, le mandat d'Ontario Northland consiste en ce qui suit :

a) Le soutien et la promotion du développement économique, de la création d'emploi et de la viabilité des collectivités du nord-est de l'Ontario par la prestation de ses services;

b) Le soutien, la promotion, le resserrement des liens et le regroupement des collectivités, tant dans la région qu'entre le nord-est de l'Ontario et les autres régions grâce, aux services qu'elle offre;

c) La prestation, à taux concurrentiels, de services de transport et de télécommunication sécuritaires, fiables et sensibles aux besoins de sa clientèle, des résidents et des entreprises du nord-est de l'Ontario; et

d) La prestation, d'une manière efficiente sur le plan financier, de services performants en vue d'accélérer la récupération des coûts et d'accroître l'autosuffisance.

Au cours de l'an dernier, nous avons marqué d'importants progrès dans nos efforts soutenus de participation à la prospérité socio-économique du nord-est de l'Ontario et dans la réalisation des objectifs de notre mandat. En 2009 – 2010, nous avons entrepris deux projets clés visant quantifier, de façon précise, notre contribution actuelle à cette région et à la province, et planifier en vue d'assurer notre réussite pendant encore longtemps.

Avec la participation du docteur Bakhtiar Moazzami, la HDR Corporation a réalisé une évaluation quantitative et qualitative des retombées socio-économiques d'Ontario Northland. Selon eux, Ontario Northland et les activités économiques qu'elle favorise sont responsables du PIB de cette région dans une mesure conservatrice de 209,4 millions de dollars. Ceci se traduit en une contribution d'environ 1 % de l'ensemble de l'économie du nord-est de l'Ontario (environ 1 % du PIB et 0,9 % en emplois). Les retombées d'Ontario Northland sur le PIB sont spectaculaires par rapport à celles d'autres industries; en ce qui a trait au PIB, elles sont identiques à celles toute l'industrie du tourisme dans le nord-est de l'Ontario et à plus de la moitié de l'industrie forestière et d'abattage ensemble.

Nous avons également mis au point un Programme de pérennité avec la collaboration du ministère du Développement du Nord, des Mines et des Forêts, lequel a été présenté au gouvernement en vue d'être étudié et approuvé. La création d'un tel programme, lequel est une extension de notre plan stratégique, a requis un examen rigoureux de l'ensemble de nos opérations et la participation d'intervenants de l'intérieur et de l'extérieur. Ce programme de pérennité présente une image de l'entreprise sur quinze ans, soulignant les coûts reliés au renouvellement des immobilisations et infrastructures nécessaires, les opportunités d'améliorer nos procédés et les changements culturels qui en découleront.

Nous avons déjà commencé à exécuter certains éléments du programme jugés essentiels à nos opérations actuelles et pouvant être mis en œuvre à l'intérieur de notre cadre financier existant. Plus précisément :

- nous avons officialisé notre association avec le Conseil Mushkegowuk, lequel représente huit collectivités Cries de la région de la baie James, afin de mieux répondre à leurs besoins et de chercher ensemble d'autres occasions pouvant bénéficier les deux parties;
- nous nous penchons de plus en plus sur l'aspect écologique de nos opérations et, en tant qu'entreprise, recherchons graduellement des initiatives plus écologiques;
- nous procédons à la modification des procédés opérationnels, de la culture, des systèmes et des relations de travail dans notre service de Remise à neuf. Ce service nous sert d'incubateur où faire des essais et gérer les changements sur une plus petite échelle avant de mettre ceux-ci en œuvre dans l'ensemble de l'entreprise;
- nous misons nos efforts sur la structure opérationnelle et l'amélioration des procédés dans l'ensemble de l'entreprise.

Étant donné le climat économique difficile dans lequel nous œuvrons, les efforts misés en vue de la pérennité de l'entreprise s'avèrent de plus en plus importants. Parmi les victimes de cette conjoncture économique, on compte les secteurs miniers et forestiers, lesquels sont le moteur de notre entreprise de transport des marchandises. La récession aura en outre réduit les dépenses au sein des secteurs du voyage et du tourisme. Il nous a donc fallu faire le nécessaire pour compenser les retombées sur nos recettes en augmentant les économies et en réduisant les dépenses.

Au cours de l'année, Ontario Northland a encouru des pertes de l'ordre de 25,8 millions de dollars. De ces pertes, 17,7 millions de dollars sont reliés aux dépenses hors exploitation. Nous poursuivons nos efforts en vue d'améliorer nos perspectives budgétaires tout en nous rappelant notre double mandant et les retombées économiques et sociales précieuses que génère notre entreprise dans la région.

Nous demeurons convaincus de notre rôle et de notre importance dans la région et engagés envers notre vision de « prospérité dans le Nord grâce à des collectivités branchées ».

Sincèrement,

Ted Hargreaves

Président du Conseil d'administration

Fondée en 1902, la Commission de transport Ontario Northland (Ontario Northland), une agence de la province de l'Ontario, est un chef de file renommé de la promotion d'une croissance économique durable grâce à la création et à l'exploitation de solutions de transport et de télécommunications innovantes dans le Nord de l'Ontario.

Notre 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 en effet et de plusieurs façons les collectivités que nous desservons. Ce sont ces efforts qui nous permettent de rehausser la qualité de la vie des gens du Nord, tout en accroissant la prospérité dans ces régions. Notre rôle est tout aussi important de nos jours et dans un avenir prévisible qu'il l'a toujours été.

Notre mission

Nous réaliserons notre mission de brancher les collectivités et d'accroître la prospérité dans le Nord en nous associant avec la province, les collectivités et les entreprises en vue d'assurer la prestation de services de transports et de télécommunications sécuritaires, fiables et écologiques, selon des normes de qualité rigoureuses. Nous exécuterons notre mandat et nous acquitterons de notre engagement envers la province de générer de la valeur grâce au développement économique, à la rentabilité financière et aux services supérieurs que nous offrirons avec la participation de notre main-d'œuvre spécialisée et qualifiée.

Les retombées économiques d'Ontario Northland sur l'ensemble du nord-est de l'Ontario sont d'environ 209,4 millions de dollars. Ceci comprend les retombées directes des opérations d'Ontario Northland et les effets secondaires sur les entreprises fournissant des produits et services à Ontario Northland, ainsi que les effets engendrés par le personnel de l'entreprise qui réinjectent leurs salaires et leurs honoraires dans l'économie. Autrement dit, Ontario Northland et les activités économiques qu'elle favorise sont responsables du PIB de cette région dans une mesure de 209,4 millions de dollars. En Ontario, l'apport d'Ontario Northland aux recettes des entreprises est de l'ordre de 396,2 millions de dollars et de 218,9 millions de dollars par rapport au PIB.

Nos valeurs

• L'accent sur le client • Équipe/environnement de travail dynamique •
• La sécurité • L'apprentissage permanent (L'innovation) •

C'est en choisissant de vivre selon ces valeurs que le personnel d'Ontario Northland s'investit pour aider l'entreprise à raccorder les collectivités du Nord et à en assurer la prospérité.

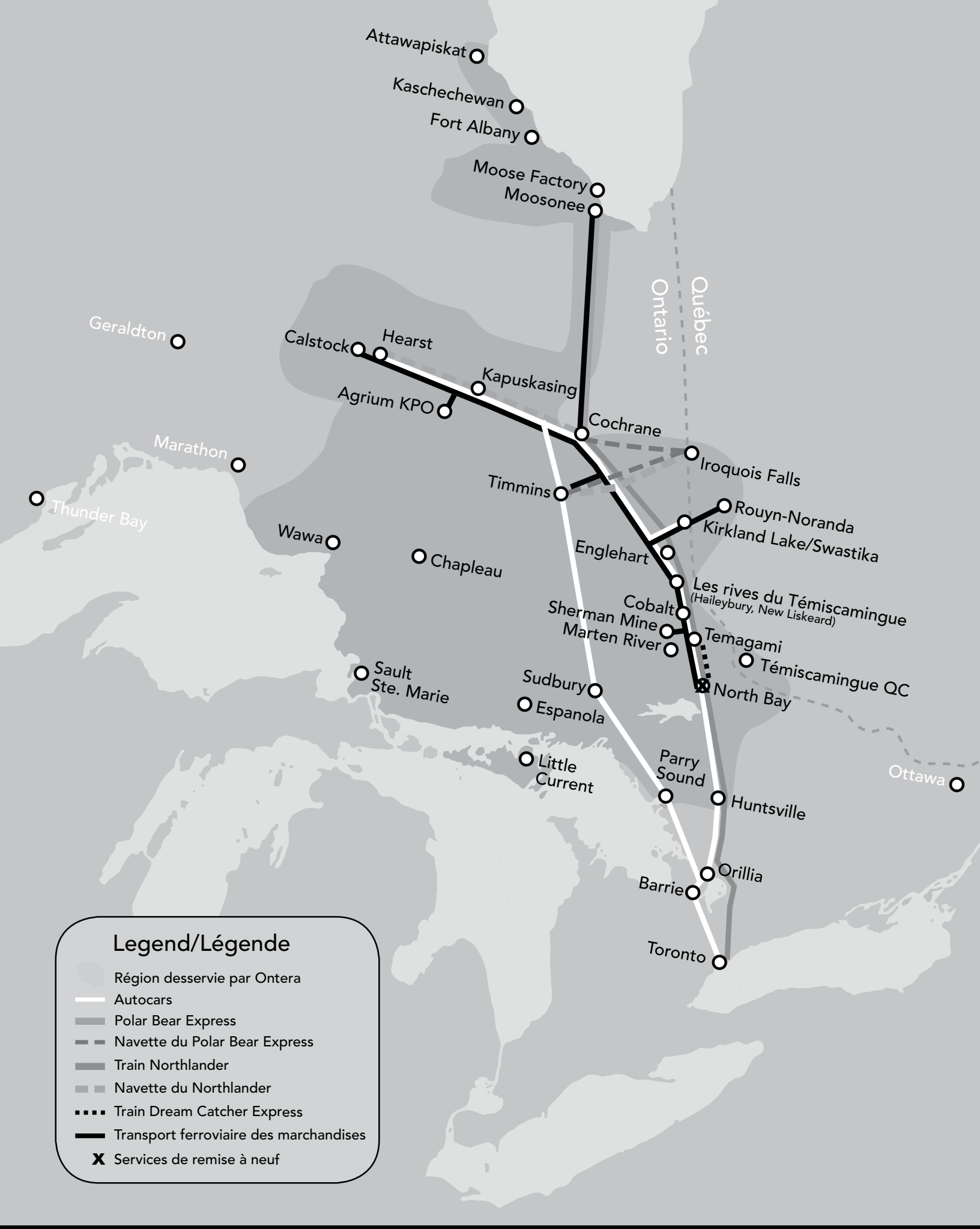
Nos services

Située à North Bay et exploitée principalement dans le nord-est de l'Ontario, Ontario Northland offre les services non commerciaux et mandatés par la province suivants :

- le Northlander (service ferroviaire voyageurs entre Cochrane et Toronto);
- le Polar Bear Express (service ferroviaire voyageurs entre Cochrane et Moosonee, et forfaits d'excursions touristiques pendant les mois d'été);
- des services de transport des marchandises entre Cochrane et Moosonee; et
- le chaland de Moosonee (transport de marchandises entre Moosonee et l'île de Moose Factory)

Par rapport à d'autres industries, les retombées d'Ontario Northland sur le PIB sont considérables : ces effets financiers sur le PIB du nord-est de l'Ontario sont identiques à ceux de l'ensemble de l'industrie du tourisme et à plus de la moitié de l'ensemble de l'industrie forestière.

Chaque dollar de recette produit par Ontario Northland équivaut à un multiplicateur de produit concret de 2,11 $, soit plus de deux fois la valeur par dollar en recettes pour la province de l'Ontario.



Ontario Northland

Les services commerciaux (non subventionnés) comprennent ce qui suit :

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

Chaque emploi chez Ontario Northland génère un autre emploi ailleurs dans le nord-est de l'Ontario, de tels emplois étant directement le fruit de la présence de cette entreprise dans la région. Cette organisation est en effet responsable de 2 140 emplois dans le nord-est de l'Ontario et de 2 748 postes ailleurs en Ontario (soit 1 060 emplois directs, 641 postes indirects et 1 047 emplois dérivés).

Notre personnel

Notre entreprise est fière d'employer plus de 1 000 personnes vivant et travaillant dans le Nord de l'Ontario et dans le nord-ouest du Québec.

L'apport en emplois d'Ontario Northland dans le nord-est de l'Ontario est de 0,9 %, classant celle-ci au rang des employeurs d'envergure dans plusieurs collectivités de cette région. Elle engendre ainsi 2,3 % de la main-d'œuvre de North Bay, 5,5 % dans Cochrane et 14,9 % à Englehart. La contribution d'Ontario Northland à l'ensemble des revenus des collectivités où vit son personnel varie entre 2,3 % à Kirkland Lake et 5,5 % à North Bay, 11,5 % à Cochrane et 48,4 % à Englehart.

polarbear
express
AUDIO TOUR
VISITE AUDIO
Discover the History
Culture of the No
Découvrez l
la culture de
Discovery
AUDIO TOUR
polarbear
express

Ontario Northland est une agence du gouvernement de l'Ontario. Les agences se qualifient comme étant des organismes gouvernementaux :

- fondées par le gouvernement, sans appartenir à un ministère, et répondant au gouvernement;
- pour lesquelles le gouvernement nomme la plupart des délégués; et
- auxquelles le gouvernement a délégué l'autorité et la responsabilité, ou sinon qui dispose du pouvoir statuaire et de la responsabilité d'exécuter certaines fonctions ou certains services publics.

Les entreprises sur le point de décider où elles s'installeront estiment que la disponibilité des services offerts par Ontario Northland constitue un facteur essentiel de leur décision et de leur stabilité en affaires.

Ontario Northland est exploitée conformément à la Loi sur la Commission de transport Ontario Northland, dont la gestion relève de la responsabilité du ministre du Développement du Nord, des Mines et des Forêts. Crée en 1902, cette Loi a été révisée la dernière fois en 2006.

Pour répondre aux besoins de sa clientèle, l'entreprise mise sans cesse des efforts afin d'accroître l'étendue de ses services et rehausser les niveaux de service dans les régions mal desservies ou éloignées.

Ontario Northland est également régie par un PE (Protocole d'entente), mis à jour la dernière fois en 2007. Ce PE sert à définir les liens de responsabilité entre la Commission de transport Ontario Northland et le ministère du Développement du Nord. Plus précisément, le PE présente les responsabilités du ministre, du sous-ministre, du président du Conseil d'administration de la Commission de transport Ontario Northland, du Conseil d'administration et du président.

Notre mandat

Notre mandat consiste à fournir des services de transport et de télécommunications efficaces dans le Nord de l'Ontario, tel que prescrit dans les directives du gouvernement de l'Ontario et transmises par le ministre du Développement du Nord, des Mines et des Forêts :

a) soutenir et favoriser le développement économique, la création d'emplois et la viabilité des collectivités du nord-est de l'Ontario par l'entremise des services d'Ontario Northland;

b) faire en sorte que ces services soutiennent, favorisent et rehaussent le maillage et le regroupement coopératif parmi les collectivités de la région, de celles du nord-est de l'Ontario et d'autres régions;

c) offrir des services de transport et de télécommunications concurrentiels sur le plan des prix, sécuritaires, fiables et réceptifs aux besoins de la clientèle, des résidents et des entreprises du Nord de l'Ontario; et

d) offrir des services d'une manière rentable et performante, se donnant comme objectif d'accélérer la récupération des coûts et l'autosuffisance.

L'apport d'Ontario Northland est de l'ordre de 1 % de l'ensemble de l'économie du nord-est de l'Ontario (environ 1 % du PIB et 0,9 % des emplois). Sans l'apport d'Ontario Northland, des emplois qu'elle procure et des opportunités qu'elle offre aux entreprises fournisseurs, le PIB total dans cette région se verrait sans doute baisser de 1 % à court et à moyen terme. En termes d'importance, ces effets se comparent à ceux de la récente crise économique mondiale sur l'économie canadienne. À titre d'exemple, Statistique Canada a déclaré qu'au Canada, le PIB total s'est vu diminuer de 1 % en décembre 2008 et de 0,8 % au cours du quatrième trimestre de 2008.

Le nord-est de l'Ontario compte 13,2 emplois par million de dollars qu'Ontario Northland verse en salaires, en contributions opérationnelles et en programmes d'immobilisation.

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, chacun étant nommé par la province de l'Ontario.

Pour sa part, la Commission œuvre sous les ordres du ministère du Développement du Nord, des Mines et des Forêts et de son ministre, lesquels supervisent l'entreprise au nom de la province de l'Ontario.

Le 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)

Monsieur Hargreaves est associé directeur de la région des lacs de l'Ontario chez BDO Dunwoody LLP. Il préside également au Comité des finances de la paroisse Pro Cathedral en plus d'être le trésorier fondateur de la North Bay Soup Kitchen. Il est de plus 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 vient en outre d'achever un mandat de membre du Conseil des gouverneurs du collège Canadore de North Bay. Monsieur Hargreaves est actuellement président de la Commission, président du Comité exécutif et du gouvernement de l'entreprise, ainsi que membre actif du Comité de la vérification et des finances.

Commissioners

Carson Fougère, North Bay

(Du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007; du 5 juillet 2007 au 4 juillet 2010)

Monsieur Fougère est surintendant principal retraité - commandant de région de la Police provinciale de l'Ontario — Quartier général de la région du nord-est à North Bay. Il occupe le poste de directeur du Comité provincial de l'Ontario de la Ligue des cadets de l'air du Canada et dirige le Northern Ontario Gliding Centre de North Bay. Il préside au conseil d'administration de la section du nord-est de l'Ontario de D.A.R.E. (sensibilisation aux dangers de la drogue et de l'alcool) en plus d'enseigner à mi-temps à titre de professeur adjoint du Programme spécialisé en justice pénale de l'Université de Nipissing. M. Fougère est actuellement président du Comité des pensions de la Commission et membre actif du Comité exécutif et du gouvernement de l'entreprise.

Mathilde Gravelle Bazinet, North Bay

(Du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007; du 5 juillet 2007 au 4 juillet 2010)

À titre de membre Barreau du Haut-Canada, madame Gravelle Bazinet a embrassé la profession juridique après une carrière fructueuse de 20 ans dans le domaine de l'enseignement infirmier et de la haute administration des soins de santé au niveau des collèges communautaires et des universités, ainsi que dans la fonction publique provinciale et fédérale. Elle a également siégé à plusieurs comités professionnels, conseils et commissions. En juin 2005, madame Bazinet a été nommée présidente fondatrice du Réseau local d'intégration des services de santé (RLISS) du nord-est pour le ministère de la Santé et des Soins de longue durée. Auteure de plusieurs publications dans le domaine de la résolution de conflits, de la gestion des soins de santé et des services d'urgence, madame Bazinet participe activement au Comité des pensions de la Commission.

Margaret Hague, Spring Bay

(Du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007; du 5 juillet 2007 au 4 juillet 2010)

Ayant enseigné dans des établissements scolaires en Ontario, en Allemagne et en Colombie-Britannique, madame Hague a occupé le poste de directrice générale de la société LAMBAC, une société d'aide au développement des collectivités. À titre de membre fondatrice de plusieurs organismes un peu partout en Ontario, dont le Réseau de développement du nord-est, la Manitoulin Trade Fair Association et divers comités de la région de LaCloche Manitoulin, madame Hague a également joué le rôle de conseillère de la Municipalité de Gore Bay et de présidente du Conseil du Gore Bay Non-Profit Housing. Madame Hague a de plus occupé le poste de conseillère de la ville de Gore Bay et de présidente du Conseil d'administration du Gore Bay Non-Profit Housing. Elle siège présentement au Comité des ressources humaines/de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales de la Commission et joue un rôle actif au sein du Comité exécutif et du gouvernement de l'entreprise.

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)

Monsieur Kapashesit est chef du Conseil MoCreebec de la Nation crie depuis 1987. Il a également 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 de médecine traditionnelle de l'hôpital général de Weeneebayko. Au sein du secteur communautaire, monsieur Kapashesit a été président de la Weeneebayko Eeyou Association (un organisme de charité) et président par intérim du Conseil d'administration du Cree Village Ecolodge. Il siège de plus au conseil du Réseau local d'intégration des services de santé (RLISS) du ministère de la Santé et des Soins de longue durée. Monsieur Kapashesit est un membre actif du Comité des ressources humaines/de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales de la Commission.

Jean-Pierre Ouellette, Cochrane

(Du 1er octobre 2008 au 30 septembre 2011)

Monsieur Ouellette occupe le poste d'agent administratif principal et de secrétaire municipal de la ville de Cochrane. Sa carrière commence au gouvernement municipal où il agit en tant que conseiller de l'ancienne municipalité de Galckmeyer. Possédant un diplôme d'études supérieures en affaires de Canadore College à North Bay, il vient d'être agréé fonctionnaire municipal (Certified Municipal Officer). Monsieur Ouellette est membre du Comité du marketing et des communications de l'Association des directeurs généraux, secrétaires et trésoriers municipaux de l'Ontario, ayant également siégé à nombre d'autres conseils d'administration et de comités, notamment à titre de vice-président du Comité des produits de plein air de la Société du Partenariat ontarien de marketing touristique; à l'équipe de révision des demandes de subvention pour la Fondation Trillium de l'Ontario; à titre de trésorier et de gouverneur de l'Ontario Federation of Snowmobile Clubs et de président-fondateur du Polar Bear Riders Snowmobile Club; il fut également membre du Comité consultatif régional du MRN. Monsieur Ouellette est membre actif du Comité de la vérification et des finances et du Comité des pensions.

David Plourde, Kapuskasing

(Du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007; du 5 juillet 2007 au 4 juillet 2010)

Monsieur Plourde est un travailleur autonome, propriétaire et opérateur d'une entreprise de rembourrage, de réparation de meubles et de fabrication de produits marins. Conseiller municipal à Kapuskasing depuis quatorze ans, il est actuellement président du Comité permanent des loisirs et de la culture et membre du Comité permanent des travaux publics. Il préside en outre au Comité des loisirs des citoyens de Kapuskasing, au Comité d'embellissement, à l'Autorité du logement du Conseil d'administration des services sociaux du district de Cochrane, au Conseil de gestion du site d'enfouissement de Kapuskasing-Moonbeam, ainsi qu'au Conseil de la Bibliothèque de Kapuskasing et ses comités de la bibliothèque et des travaux publics. Il est également président du club de hockey midget Agrium AAA Flyers et vice-président de la Fondation pour enfants du Couloir Nord. Ayant de plus agi à titre de président et membre fondateur d'une foule d'autres organismes, monsieur Plourde est présentement président du Comité de vérification et des finances de la Commission en plus d'être un membre actif du Comité exécutif et du gouvernement de l'entreprise et du Comité des ressources humaines/de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales de la Commission.

Donavon Porter, Haileybury

(Du 11 août 2004 au 10 août 2007; du 11 août 2007 au 10 août 2010)

Désormais à la retraite, monsieur Porter a occupé le poste de directeur d'école au sein du Conseil scolaire de district du nord-est de l'Ontario. Avant de prendre sa retraite, il fut directeur de l'école publique de Cobalt, ayant siégé à titre de directeur de l'école publique de Temagami et de directeur adjoint de l'école publique de New Liskeard. Ayant enseigné à divers niveaux scolaires, il a été engagé dans plusieurs affectations spéciales dans des écoles de la région sud du conseil. Membre de l'Ontario Principals' Council, monsieur Porter siège au comité exécutif local de l'OPC. Il est également membre de l'Ordre des enseignantes et des enseignants de l'Ontario et ancien membre de la Fédération des enseignantes et des enseignants des écoles publiques de l'Ontario et de la Fédération des enseignantes et des enseignants de l'élémentaire de l'Ontario. Grand amateur de plein air et de pêche, il fait aussi du bénévolat au musée local, ainsi qu'auprès des aînés, les aidant à résoudre leurs problèmes de logiciels et leur apprenant de nouvelles applications informatiques. Monsieur Porter est membre actif du Comité des ressources humaines/de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales et du Comité des pensions de la Commission.

Lad Shaba, Kirkland Lake

(Du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007; du 5 juillet 2007 au 4 juillet 2010)

Monsieur Shaba est professeur en technologie du génie civil au Northern College de Timmins, où il est également coordonnateur des programmes Gestion de la construction civile et d'Inspection des bâtiments. Monsieur Shaba a été membre du Conseil des gouverneurs du Northern College à titre de représentant des enseignants pendant six ans et il siège présentement au syndicat des professeurs. Ayant également agi à titre de président du Conseil de la Timiskaming Housing Authority, il est membre du Comité provincial (ministère de la Formation, des Collèges et des Universités) sur les normes et l'agrément des programmes en technologie du génie civil, en génie de la construction ainsi qu'en technologie et en techniques des levés. Membre fondateur de la fondation du Club de soccer mineur de Kirkland Lake, il a en outre été président de Soccer North District. Ingénieur de profession, spécialisé dans les domaines géotechniques et de la conception des structures, monsieur Shaba détient une licence de la province de l'Ontario. Il est copropriétaire et chef de la direction de Shaba Engineering Materials & Testing Services, de Kirkland Lake et membre actif du Comité de la vérification et des finances de la Commission.

Les comités de la Commission

La Commission compte quatre comités permanents :

- **Le Comité de la vérification et des finances**

  Le Comité de la vérification et des finances est chargé de veiller à ce que la Commission dispose de contrôles et de comptes rendus adéquats en matière de vérification, de finances et de risques matériels.

  Président : David Plourde

  Membres : Ted Hargreaves, Jean-Pierre Ouellette, Lad Shaba

- **Comité exécutif et de gouvernance**

  Le Comité exécutif et de gouvernance est autorisé à fournir de l'aide en matière de politiques et de faire des recommandations au nom de la Commission, notamment faire en sorte que la Commission soit composée de membres compétents pouvant traiter de questions telles que la planification de la relève, la proposition de nouveaux candidats et candidates à la Commission, la rémunération et les recommandations sur les initiatives majeures en matière de gouvernance.

  Président : Ted Hargreaves

  Membres : Carson Fougère, Margaret Hague, David Plourde

- **Le Comité des ressources humaines/de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales**

  Le Comité des ressources humaines/de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales est chargé de fournir de l'aide en matière de politiques et de faire des recommandations, au nom de la Commission, en ce qui a trait aux ressources humaines, à la sécurité et aux affaires environnementales.

  Présidente : Margaret Hague

  Membres : Randy Kapashesit, David Plourde, Donavon Porter

- **Le Comité des pensions**

  Le Comité des pensions est autorisé, au nom de la Commission, à gouverner, à gérer et à exploiter le Régime de retraite contributif de la Commission de transport Ontario Northland ainsi que les éléments d'actif s'y rapportant.

  Présidente : Carson Fougère

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

Les principaux administrateurs

Steve Carmichael : Président et chef de la direction

Paul Goulet : Directeur de l'exploitation et vice-président et directeur général d'Ontera

Kevin Donnelly : Vice-président, Finance et Administration

Randy Evers : Vice-président, Services ferroviaires

Cheryl Sutton : Vice-présidente, Services aux voyageurs

Russ Thompson : Avocat

La division des Services généraux et le Bureau du directeur de l'exploitation sont chargés d'offrir à l'entreprise des services financiers, d'administration et de soutien centralisés.

Les Services corporatifs

La division des Services corporatifs d'Ontario Northland est constituée des départements suivants :

- Le Bureau de la haute direction
- Les Communications (Commercialisation et Relations publiques)
- Les Finances
- Les Services juridiques

En raison de leurs activités considérables de bénévolat et de leur participation aux organismes, aux activités et aux événements de la collectivité, le personnel et les retraités d'Ontario Northland, ainsi que les membres de leurs familles, ajoutent à la vitalité du nord-est de l'Ontario. Le personnel s'est adonné à des activités de bénévolat au taux de 106 heures par année par rapport à 128 heures par année dans le cas des retraités.

Le bureau du directeur de l'exploitation

Nous avons créé, en mai 2008, le Bureau du directeur de l'exploitation pour faire en sorte de consolider et concentrer notre attention sur l'efficacité organisationnelle de chacune des divisions opérationnelles d'Ontario Northland. Cette division joue deux rôles, c'est-à-dire qu'elle veille à l'efficacité opérationnelle et s'occupe de certains départements de soutien administratifs d'Ontario Northland.

Le Bureau du directeur de l'exploitation est composé des départements suivants :

- Gestion des installations
- Ressources humaines
- Technologies de l'information
- Planification et gestion des risques

Les réussites

- **Programme de rendement à long terme (PRLT)**

  Œuvrant sous l'autorité du chef de la direction, l'un des premiers engagements du Bureau du directeur de l'exploitation fut de se charger de la création d'un Programme de rendement à long terme (PRLT). Ce programme, exigé par le ministère du Développement du Nord et des minesNord, des Mines et des Forêts (NDMMDNMF), souligne les coûts de renouvellement de l'actif fondés sur une gestion commerciale sans nouvelles initiatives sur une période de 15 ans à compter de 2009.
  Le PRLT souligne également le besoin d'apporter d'importantes modifications au sein d'Ontario Northland. Il décrit les projets d'amélioration de la structure organisationnelle et d'utilisation de la division de la Remise à neuf à titre d'incubateur de plusieurs des procédés et améliorations aux systèmes requis pour rehausser l'efficacité opérationnelle. Nous avons choisi la division de la Remise à neuf en raison de sa taille (100 personnes seulement) et de notre besoin d'améliorer les méthodes de travail et la profitabilité avant la signature du prochain contrat avec GO Transit, prévue vers la fin de 2010.

  Un plan officiel de gestion du changement a été élaboré et lancé en 2009 en vue de favoriser la mise en œuvre d'une production allégée, une méthode d'amélioration des procédés conçue pour accroître la productivité et éliminer le gaspillage pendant les étapes de fabrication et de production. Pour piloter ce projet, nous avons créé un comité de transformation de la Remise à neuf, constitué de membres de la main-d'œuvre et de la gestion, sous la direction du Bureau de gestion de projet (BGP) d'Ontera. Nous avons

embauché un conseiller indépendant, Deloitte, pour nous assister dans cette mise en œuvre. Selon les premiers indices, cette composante clé de la transformation d'Ontario Northland connaît d'excellents débuts.

- **Partenariat avec le Mushkegowuk Council**

  Le Mushkegowuk Council et Ontario Northland ont réalisé un partenariat de planification à long terme et en ont approuvé les modalités officielles. Dans le cadre de ce partenariat, ils examineront diverses initiatives conjointes pouvant bénéficier les deux parties et présenter d'importantes occasions de développement économique et des avantages sociétaux sur le Grand Nord, notamment : l'emploi, l'amélioration des services, le potentiel de développement d'un port en eau profonde dans les environs de Moosonee, le tourisme et les infrastructures de transport.

- **Étude d'impacts socioéconomiques**

  Ontario Northland a retenu les services de la HDR Corporation, en collaboration avec le docteur Bakhtiar Moazzami pour mener une étude socio-économique visant évaluer l'impact d'Ontario Northland, sur le plan quantitatif et qualificatif, sur la collectivité qu'elle dessert et offrir aux intervenants une évaluation vraisemblable des retombées d'Ontario Northland sur ces collectivités, préciser le rôle important qu'elle joue dans le Nord de l'Ontario et les nombreux avantages qu'elle apporte à cette région.

  Le caractère des résultats présentés se veut conservateur. Les retombées économiques sur l'ensemble du nord-est de l'Ontario sont estimées à environ 209,4 millions de dollars et de 218,9 millions de dollars sur le PIB de l'ensemble de l'Ontario. Les retombées d'Ontario Northland sur le PIB sont spectaculaires par rapport à celles d'autres industries; sur le PIB, elles sont identiques à celles toute l'industrie du tourisme dans le nord-est de l'Ontario et à plus de la moitié de l'industrie forestière et d'abattage ensemble.

  De plus, les collectivités locales s'entendent pour dire que la présence d'Ontario Northland rehausse la qualité de la vie des gens du nord-est de l'Ontario. Parmi les facteurs clés contribuant à de tels effets, on compte : des emplois intéressants et bien rémunérés, des occasions d'apprentissage, des services de transport des voyageurs et l'approvisionnement en services de qualité, à prix raisonnable.

  Le personnel et les retraités d'Ontario Northland contribuent largement au dynamisme du nord-est de l'Ontario grâce à leur participation considérable à titre de bénévoles à divers organismes, activités et événements communautaires.

- **Rendement de la gestion des installations**

  Les efforts déployés pour centraliser la gestion des installations ont engendré un degré considérable d'expertise en gestion des biens, ainsi qu'à une réduction des dépenses. Il s'en suit des économies d'échelle, une réduction des frais d'administration et de traitement et la possibilité de lancer des appels d'offres pour des services analogues dans plusieurs endroits. Ce procédé de centralisation se poursuit alors que nous nous efforçons sans cesse d'accroître le rendement.

- **Gestion de l'énergie**

  Nous poursuivi nos efforts de mise en œuvre de solutions de gestion énergétique dans nos structures critiques. Les initiatives d'évaluation de la mise aux normes des éclairages, de l'utilisation de la vapeur dans le système Swagelock du complexe d'ateliers de North Bay et de l'utilisation de l'énergie dans les structures critiques ont engendré des économies considérables.

- **Les ressources humaines**

  Les efforts misés sur la création d'un modèle de leadership amélioré : la formation, le respect des politiques et des conventions collectives et des indicateurs de rendement précis et cohérents ont donné

lieu à une augmentation de la responsabilité et de la transparence. Les relations de travail réciproquement respectueuses que nous entretenons avec l'ensemble des dirigeants syndicaux favorisent des communications ouvertes d'un bout à l'autre de l'entreprise.

- **La santé et la sécurité**

  En ce qui a trait à la santé et à la sécurité, les résultats ont été positifs, se soldant en une réduction des absences en raison de blessures de 28 % par rapport à l'année précédente. On peut attribuer cette amélioration considérable à la réorganisation de certains comités de la santé et de la sécurité au travail, de formation supplémentaire de notre personnel, de nos superviseurs et des membres de ces comités, ainsi qu'à un regain d'intérêt envers la santé et la sécurité. Ces progrès nous ont aidés à atteindre nos objectifs de fréquence des blessures que nous tentons sans cesse de surpasser.

- **Les technologies de l'information**

  Nous avons lancé, cette année, un nouveau site Internet visant fournir à notre personnel un meilleur accès en ligne aux données de l'entreprise. De plus, le personnel a participé à de la formation sur la productivité au bureau traitant de nos plates-formes de messagerie électronique et de collaboration. Nous avons enfin étendu la portée de l'infrastructure de notre système d'appui pour l'exploitation à l'ensemble de l'entreprise dans le cas d'applications telles que la gestion des problèmes et des bons de travail.

Les défis

- **Soucis en matière de mouvements de trésorerie**

  Ontario Northland a encore fait face à des défis considérables en matière de mouvements de trésorerie en 2009-2010 de sorte qu'il a fallu restreindre les dépenses d'investissements.

- **Mesures de réduction de coûts**

  Parmi nos clients du transport des marchandises, plusieurs ont été grandement touchés par la flambée des cours des marchés des produits de base découlant de la conjoncture économique mondiale. Il s'en est suivi une baisse par rapport au budget. Nous avons donc dû mettre en œuvre diverses mesures de réduction des coûts dans l'ensemble de l'entreprise afin de compenser la diminution en sources de revenus.

- **Augmentation des économies**

  Nous poursuivons nos recherches en vue de trouver des moyens d'augmenter les économies au sein de nos opérations. Nous continuons également à soutenir nos unités d'exploitation dans leurs efforts de répondre aux besoins de notre clientèle du Nord.

- **Gestion des installations**

  Au cours de l'année précédente, nous avons misé nos efforts sur la mise à jour de notre inventaire d'actifs (installations) de l'entreprise et sur l'identification des coûts reliés à leur cycle de vie afin d'évaluer nos décisions d'investissements et de les classer en ordre de priorité. Une analyse de notre enveloppe budgétaire en bâtiments et des vérifications internes de la mécanique, le CVCA, la sécurité, la santé et la sécurité et la finition) nous ont permis d'identifier des frais considérables reliés au maintien de nos structures critiques depuis les derniers 15 ans.

Ontera offre une vaste gamme de solutions de télécommunication et Internet, de services interurbains et de transmission voix-données dans le Nord de l'Ontario.

Nous avons de nouveau misé nos efforts sur nos réseaux en fibres optiques afin de pouvoir offrir une infrastructure de télécommunications dont pourront bénéficier les résidents, les entreprises, le secteur public et les entreprises de télécommunications clientes du Nord.

Ontera met sans cesse ses technologies à niveau et ajoute de nouvelles technologies pour que sa clientèle résidentielle et commerciale du nord-est de l'Ontario puisse concurrencer à armes égales avec la clientèle et les entreprises du monde entier. À titre d'exemple, l'entreprise a construit un réseau en anneau en fibres optiques de pointe offrant une fiabilité accrue et protégeant les services cruciaux tels que le service 911 contre les pannes ou les interruptions de service.

Les réussites

- **30 000 clients des services de télécommunications dans le Nord de l'Ontario**

  Ontera offre des services et solutions de télécommunications, axés sur le Nord, à plus de 30 000 clients des secteurs résidentiels, commerciaux, publics, ainsi qu'aux entreprises de télécommunications clientes de collectivités du Nord de l'Ontario.

- **Investissements en infrastructures**

  Au cours des derniers trois ans, nos activités de construction et d'installations ont été misées sur l'extension de notre réseau central en fibres optiques et sur la mise en œuvre de routages et d'électronique de réseau en fibres optiques durable. Parmi ces investissements, on compte la construction d'un réseau en anneau en fibres optiques englobant North Bay, Timmins, Foleyet, Chapleau et Sudbury. Ce réseau en anneau offre la protection des services du réseau central à la clientèle de collectivités situées le long de l'anneau contre les pannes de service pouvant découler de la rupture ou d'un défaut des câbles. Les communications sont instantanément réacheminées dans la direction opposée sans qu'il y ait d'interruption durable du service. Une fois terminé, cet anneau sera raccordé à un autre anneau semblable au sud, lequel les réseaux d'Ontera à Toronto, en passant par Sudbury et North Bay.

  Le réseau central d'Ontera subit actuellement d'autres améliorations visant lui permettre de fournir des services complets, de calibre transporteur en matière de qualité de service. Alors qu'Ontera se veut de plus en plus la passerelle numérique vers le Nord, de telles améliorations serviront les projets futurs et l'ensemble du Nord de l'Ontario.

- **Lancement de services mobiles numériques à Moosonee et Moose Factory**

  Nous œuvrons à la conversion de l'installation téléphonique cellulaire analogique de Moosonee à une installation numérique (GSM). Nous comptons bientôt lancer la plus récente technologie téléphonique cellulaire 3G à Moosonee dont la couverture s'étendra au voisinage immédiat. La clientèle locale pourra ainsi remplacer ses téléphones cellulaires analogiques, désormais désuets dans la plupart des régions, par des téléphones intelligents de pointe. Les clients visitant Moosonee et Moose Factory pourront également communiquer au téléphone, par SMS et transmettre des données en itinérance. Ce projet dénote les efforts que nous avons déployés afin d'assurer que les résidents des régions urbaines et rurales du Nord de l'Ontario puissent avoir accès aux technologies de l'heure, leur permettant ainsi d'être compétitifs au sein du marché mondial.

- **Solutions adaptées aux soins de santé et au secteur public**

  Avec la participation de Hydro One Telecom, Ontera vient d'assurer la connectivité de plus de 75 installations de prestation de soins de santé au sein du réseau 13 (LHIN 13), le réseau local d'intégration des services de santé du nord-est de l'Ontario (RSLISS). Nous sommes de plus le fournisseur de service de choix dans plusieurs municipalités, conseils scolaires régionaux, ainsi que dans plusieurs établissements d'enseignement postsecondaires du Nord de l'Ontario.

- **L'accès à large bande**

  Grâce à un investissement de presque 7,1 millions de dollars en infrastructures de technologies de l'information et des communications (TIC), 18 collectivités du nord-est de l'Ontario ont maintenant accès à Internet à haute vitesse. NEOnet (le Northeastern Ontario Communications Network ou réseau de communications du nord-est de l'Ontario) était chargé de la gestion de ce projet, financé en partie par le Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario et en partie par FedNor, tandis qu'Ontera était responsable de la mise en œuvre concrète de ce projet.

  Ontera a investi dans une infrastructure qui lui permet à la fois de fournir des services de qualité supérieure dans des régions éloignées qui autrement ne pourraient pas bénéficier de tels services et d'offrir à ses concurrents l'accès à son infrastructure, multipliant ainsi les avantages pour cette région.

  Ce projet d'une durée de deux ans a pris fin en février 2010. Les municipalités de Latchford, North Milne, Temagami Nord, Goodfish Lake, Hough Lake, Chamberlain, Coleman, King Kirkland, Gauthier, Gowganda, Nettie Lake, Foleyet, Chaput Hughes, Gogama, Sesekinika, Kenogami, Westree et Shining Tree ont désormais accès à Internet à haute vitesse. Grâce à ce projet et à l'accès à large bande qu'il procure, lequel a pour effet de minimiser les obstacles de distance, de géographie et de pénurie de service, ces 18 collectivités peuvent désormais concurrencer à armes plus égales avec d'autres régions du pays et dans le monde entier.

  Avec la participation du réseau communautaire de la région du ciel bleu, Ontera vient d'achever un projet semblable dans les régions de Marten River, Tilden Lake et Odekirk.

- **Les services téléphoniques**

  Ontera a mis en œuvre un commutateur logiciel sur IP lui permettant d'offrir des services téléphoniques locaux à la clientèle résidentielle et commerciale, ainsi à d'autres entreprises de télécommunications, et ce, de la manière traditionnelle par rapport à une plate-forme de services sur IP. Cet investissement lui permettra en outre d'offrir à notre clientèle des services téléphoniques perfectionnés, d'une qualité et d'une efficacité accrues et à prix concurrentiels.

  L'amélioration aux infrastructures de télécommunications a permis d'améliorer l'accès aux soins de santé dans la région. Ces investissements ont donné lieu à l'accès électronique aux médecins praticiens et spécialistes, au partage efficace des fichiers et des ressources et à un accès opportun et plus pratique à l'ensemble des soins médicaux.

- **Keewaytinool Olimakanak (K-Net Services)**

  K-Net Services et Ontera ont collaboré à l'extension des services réseau dans plusieurs collectivités et centres de soins de santé des Premières nations. Notre association prend de l'ampleur grâce à l'ajout de nouvelles installations Télésanté et d'accès à Internet.

- **Structure et procédés internes**

  Dans le cadre de nos efforts d'amélioration de nos opérations commerciales, nous poursuivons nos efforts de consolidation de notre structure et de nos procédés internes. Notre division continue d'appliquer la méthodologie prescrite au Project Management Body of Knowledge (PMBoK) dans le cas de projets d'envergure, que ceux-ci découlent d'améliorations requises au réseau interne ou qu'ils soient motivés par la clientèle.

Les défis

- **Le vieillissement des infrastructures**

  L'industrie des télécommunications évolue rapidement et de nouvelles technologies naissent tous les jours. Une grande partie de l'infrastructure d'Ontera a besoin d'être mise à niveau, surtout en ce qui a trait à l'amélioration des bâtiments, aux installations locales de câbles du service local et des parcours originaux de fibres optiques entre North Bay et Timmins.

Grâce à la connectivité que procurent les télécommunications, les étudiants de l'ensemble du Nord peuvent accéder en ligne à diverses ressources, notamment aux bibliothèques en ligne, à l'Internet et à des groupes de discussion tout en participant à divers programmes d'apprentissage à distance et électronique.

- **Pour être profitable**

  Nous devons redevenir profitables si nous voulons, à long terme, augmenter nos chances de réussite et notre potentiel. Au cours des trois dernières années d'exercice, nous avons enregistré des profits, mesurés selon les gains acquis avant les intérêts, la dépréciation et l'amortissement (EBIDA). Au fur et à mesure que nous progressons et que les activités découlant de projets d'envergure donnent lieu à des mesures réceptives de compression des coûts et de transformations internes axées sur un équilibre accru des recettes, nous devrions enregistrer des profits en 2010-2011.

- **Remplacement de la technologie**

  Au fur et à mesure que les clients remplacent les services traditionnels par de nouvelles technologies, Ontera doit de plus en plus faire face à une concurrence multiplateforme. Les nouvelles solutions de rechange aux services patrimoniaux engendrent une diminution des recettes et ont grandement incidence sur les économies d'échelle des produits qu'elles viennent remplacer. À titre d'exemple de cette tendance au sein du marché : la messagerie instantanée remplaçant les appels interurbains, l'accès aux réseaux Ethernet et les services DSL remplaçant les lignes téléphoniques privées et les services de relais de trame.

- **La conjoncture économique**

  Un ralentissement économique soutenu pourrait avoir pour effet de forcer la clientèle résidentielle et commerciale à remettre à plus tard l'abonnement aux services, à en réduire l'utilisation, à les discontinuer ou à rechercher des alternatives moins coûteuses. En plus des risques systémiques que présentent les environnements mono-industrie et axés sur les ressources, Ontera pourrait faire face à des réductions en termes de marchés et de demandes pour ses produits et services.

La Division des Services voyageurs d'Ontario Northland, laquelle englobe nos services de transport en autocar et nos services ferroviaires voyageurs, répond aux besoins de l'ensemble de nos passagers.

Dans le nord-est de l'Ontario, au moins un résident sur quatre utilise tous les ans les services de transport en autocar, tandis que nombre d'autres résidents font appel aux services de transport en train. Les étudiants du niveau postsecondaire profitent particulièrement de ces services, tout comme les aînés, les patients se rendant chez le médecin, les gens n'ayant pas accès à une automobile ou qui préfèrent ne pas conduire par intempéries.

Les Services de transport en autocar

Notre Service de transport en autocar exploite un parc de 25 autobus interurbains. Il offre un service de transport à horaire fixe entre Hearst et Toronto, le long du couloir de l'autoroute 11 circulant dans Cochrane et North Bay, et le long du couloir de l'autoroute 69 circulant dans Timmins et Sudbury. Ce service de transport à horaire fixe présente un moyen abordable et fiable de voyager aller-retour dans le nord-est de l'Ontario.

Nous offrons également des services d'affrètement aux groupes voyageant partout au Canada, en plus d'un service de messagerie par autocar (BPX), lequel effectue la livraison inter-gares d'enveloppes et de colis, souvent le jour même. Le transport de ces colis suit la voie normale du service de transport en autobus. Grâce à des ententes avec d'autres transporteurs, les correspondances sont assurées d'un bout à l'autre du continent.

Les Services ferroviaires voyageurs

Nos Services ferroviaires voyageurs sont chargés de l'exploitation de nos trois trains de voyageurs dont :

- Le Northlander : un train de transport des voyageurs exploité six jours par semaine (du dimanche au vendredi) entre Cochrane et Toronto, avec correspondances à Hearst, Kapuskasing, Smooth Rock Falls, Iroquois Falls et Timmins .
- Le Polar Bear Express : un train de voyageurs offrant le transport entre Cochrane et Moosonee, avec correspondances à Iroquois Falls, South Porcupine et Timmins. Ce train fonctionne 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, alors que nous offrons également des forfaits d'excursions.
- Le Dream Catcher Express : un train d'excursion voyageant entre North Bay et Temagami, fonctionne six jours semaine l'automne.

Ontario Northland offre des services de transport des voyageurs abordables et de haute qualité, tant dans les régions urbaines que rurales, et ce, dans l'ensemble du nord-est de l'Ontario. Si ce n'était de la présence d'Ontario Northland, il est peu probable que les entreprises privées ne tenteraient d'offrir de tels services étant donné le profit minime pouvant être réalisé.

Les trains de voyageurs et les autocars sont naturellement plus écologiques. En fait, Transport Canada vient de publier un rapport selon lequel les voyages en autocars représentent environ un dixième des coûts sociaux (en accidents et effets sur l'environnement) engendrés par les véhicules routiers légers.[1]

Les Polar Bear Express et Northlander sont exploités à titre de services non commerciaux (mandatés et financés par la province). Le Northlander fait également l'objet de financement de la part du gouvernement fédéral.

Les réussites

- **Plus de 295 000 voyageurs tous les ans**

  Plus de 295 000 personnes ont voyagé à bord de l'un ou l'autre des 25 autocars interurbains ou des trois trains d'Ontario Northland en 2009-2010.

[1] *Rapport de Transport Canada intitulé : « Estimations de la totalité des coûts du transport au Canada », août 2008, page 26.*

- **Satisfaction de la clientèle**

  Une étude intitulée Perceptions of Bus and Rail Travel in Northeastern Ontario (La perception du transport an autobus et en train dans le nord-est de l'Ontario), exécutée en 2009 par Oraclepoll Research démontre que 66 % de la clientèle se dit satisfaite de son expérience à bord d'un autocar ou d'un train de voyageurs d'Ontario Northland, tandis que 22 % se dit ni satisfaite, ni insatisfaite.

  De plus, les répondants ont déclaré qu'ils recommanderaient sans doute les services de transport en autocars et en train de voyageurs Ontario Northland dans une mesure de 74 % et 70 % respectivement (11 % et 13 % respectivement ne se sont par prononcés en ce sens).

  Bien que ces résultats soient encourageants, nous poursuivons nos efforts en vue d'améliorer le service et la satisfaction de la clientèle.

L'entreprise « finance » elle-même les parcours nordiques, plus coûteux à opérer en raison de populations plus clairsemées et des distances plus longues à parcourir d'une collectivité à l'autre, à l'aide des recettes provenant des parcours du sud, dont les parcours de North Bay et Sudbury, où les voyageurs sont plus nombreux.

- **De nouveaux autocars**

  Les Services de transport en autocar ont reçu deux nouveaux autocars à la fin de décembre. Avec la mise au rancart de deux autocars plus anciens, ces deux nouveaux autocars maintiennent le nombre de notre parc à 25. Ces nouveaux autocars sont munis d'une foule de fonctions récentes, notamment :

  - Une cabine en plastique entourant le conducteur afin d'accroître sa sécurité;
  - 51 sièges à bord au lieu des 55 sièges que l'on retrouve à bord des autocars traditionnels pour un meilleur dégagement des jambes;
  - Accès en fauteuil roulant amélioré; et
  - Dix prises d'alimentation pour les voyageurs désirant utiliser leur portable, leur lecteur DVD, et ainsi de suite.

Les services de transport des voyageurs transportent une foule de touristes, augmentant l'achalandage de touristes dans la région. Entre 75 % et 85 % des touristes qui visitent certaines régions du nord-est de l'Ontario s'y rendent à cause de la disponibilité des services d'Ontario Northland. Étant donné que, dans plusieurs collectivités, le tourisme crée une grande partie des emplois, on peut alors conclure qu'Ontario Northland soutient indirectement ces collectivités.

- **Amélioration du service à la clientèle**

  Nous misons nos efforts, depuis plusieurs années, à améliorer la qualité du service offert à notre clientèle des services de transport en autocar et en train. Nous avons mis à jour les politiques en place et en avons créé de nouvelles, axées sur l'excellence en matière de service. Nous avons de plus travaillé à enrichir les communications avec nos clients.

- **Augmentation du nombre de voyageurs à bord du Polar Bear Express**

  Le nombre de voyageurs à bord du Polar Bear Express a connu une augmentation de 4,5 % par rapport à 2008-2009. De niveaux de service rehaussés et une meilleure conjoncture économique dans la région s'inscrivent parmi les facteurs responsables de cette croissance.

Grâce aux services de messageries par autocars (BPX), les résidents et entreprises de la région peuvent expédier des colis en temps opportun et de façon économique. Les taux de BPX étant considérablement moins élevés que ceux des autres services de livraison/de messager, ils offrent aussi dans plusieurs cas une option de livraison plus rapide.

- **Renouvellement de notre matériel de transport des voyageurs**

  Notre division des Services ferroviaire effectue actuellement la remise à neuf de l'une de nos voitures de voyageurs. Une fois remise à neuf, cette voiture servira de prototype des travaux futurs pendant que nous élaborons une proposition de renouvellement de notre parc entier de voitures de voyageurs, un tel renouvellement devant comporter des remises à neuf, ainsi que l'achat d'équipements neufs. Nous effectuons ces mises à niveau en songeant à l'accessibilité et au confort des passagers.

- **Partenariat visant le développement économique**

  Nous sommes engagés envers des partenariats qui soutiennent le développement économique et la prospérité du Nord. Parmi les récentes initiatives ayant donné lieu à une association avec des représentants de la collectivité et d'entreprises, on compte :

  Le Train-vélo

  Ontario Northland s'est associée en 2009 au projet Transportation Options et à des partenaires communautaires pour lancer le Train-vélo dans le Nord. De cette initiative de Train-vélo est née l'installation de supports pour vélos à bord de trains de voyageurs sélectionnés se rendant dans divers endroits de l'Ontario, facilitant ainsi les vacances en vélo et les rendant plus accessibles. Ce projet pilote très réussi a vu une augmentation du cyclisme touristique entre Toronto et North Bay et la naissance d'un nouveau marché touristique dans la région.

  Championnat international de labour

  À l'automne 2009, nous nous sommes associés aux organisateurs de l'International Plowing Match (IPM) (ou championnat international de labour) en offrant des solutions de transport à des dizaines de milliers de voyageurs participant à l'événement à Earlton. Les besoins d'hébergement de cet événement de grande envergure ont été satisfaits grâce à diverses installations dans North Bay et Cochrane. L'IPM ayant nolisé un train, les participants ont pu faire la navette aller-retour à l'événement.

- **L'Express du Père Noël**

  L'Express du Père Noël d'Ontario Northland a fourni à plus de 2 500 enfants provenant de 16 collectivités du nord-est de l'Ontario et du nord-ouest du Québec l'occasion de voyager vers le pôle Nord pour y visiter le Père Noël. Exploité dans les collectivités nordiques depuis plus de 25 ans, ce train fut encore une fois le fruit d'une association unique et florissante entre Ontario Northland, son personnel et nombre de bénévoles au sein de la collectivité.

Dans son rapport de juillet 2009 intitulé Rail Division Sustainability Plan (ou Programme de pérennité de la Division ferroviaire), l'IBI Group déclarait que « compte tenu des circonstances, la circulation annuelle de 35 000 voyageurs à bord du Northlander est excellente » lorsque l'on compare la population générale, la fréquence et la vitesse du Northlander au service offert par Via Rail le long du corridor Ottawa-Montréal. « En termes d'indice du soutien de ce service par les utilisateurs, les quelque 35 000 trajets de voyageurs d'une population générale de 200 000 habitants (au nord de Toronto) constituent un rendement acceptable.

- **La loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario**

  En poursuivant sa mission d'assurer la prospérité dans le Nord grâce à des collectivités branchées, Ontario Northland met toujours tout en œuvre pour que les biens et services qu'elle offre respectent la dignité et l'indépendance des personnes handicapées. La division des Services voyageurs a joué un rôle de chef de file en se préparant à se conformer aux normes d'accessibilité prévues aux règlements du Service à la clientèle, en vigueur depuis le 1er janvier 2010.

- **Mise à niveau des gares de voyageurs**

  Nous avons entrepris nombre de projets visant la mise à niveau de nos gares de voyageurs. La construction dans les gares de Moosonee et du restaurant de la gare de Cochrane, achevée en 2009-2010, aura pour effet de rehausser le service à la clientèle ainsi que son confort.

- **Délais d'exécution**

  Nous continuons d'offrir des délais d'exécution rapides dans notre Service de transport en autocars. Ainsi, la clientèle se dit hautement satisfaite du service rapide et fiable que nous lui offrons. En raison de divers facteurs et efforts, les délais d'exécution enregistrés par nos trains de voyageurs se sont vus considérablement améliorés au cours de cette année d'exercice.

Les défis

- **Diminution du nombre de voyageurs à bord du Northlander et des autocars.** En 2009-2010, le nombre de voyageurs à bord du Northlander a connu une baisse de 7,7 %, tandis que l'achalandage à bord de nos autocars a chuté de 12,6 %. Cette réduction du nombre de voyageurs est due au ralentissement économique dans le Nord de l'Ontario.

Non seulement les solutions de transport de l'entreprise sont-elles très utilisées par les étudiants résidant dans le Nord, mais elles sont aussi utilisées par les étudiants de l'extérieur de la région qui étudient dans des établissements situés dans le nord-est de l'Ontario.

- **Les voitures pour voyageurs**

  Notre matériel ferroviaire pour voyageurs prend de l'âge. Il nous faut le remettre à neuf si l'on veut rehausser le confort de nos voyageurs, en améliorer l'accessibilité et y apporter d'autres mises à niveau. Notre Programme de pérennité se penche sur nos besoins en matière de renouvellement (remise à neuf) et/ou de remplacement du matériel de transport des voyageurs, tant classique que mononiveau.

- **Le service dans les régions rurales du Nord de l'Ontario**

  Dans le nord-est de l'Ontario, Ontario Northland dessert un réseau de petites collectivités de faible population. Dans plusieurs cas, les parcours effectués dans ces régions ne sont pas profitables. À l'heure actuelle, la province de l'Ontario ne finance pas le transport en autocar interurbain au nord de Barrie, Ontario, alors que nombre de parcours intercité au sud de l'Ontario sont financés par le biais de GO Transit.

- **L'industrie canadienne du transport par autocar**

  Au moment de la rédaction du présent rapport, Greyhound Canada venait d'annoncer qu'elle prévoyait réduire ses services dans plusieurs collectivités rurales d'un bout à l'autre du pays si elle ne recevait pas de concours financier. Ces mesures comprennent l'annulation de certains services dans le nord-ouest de l'Ontario. De tels développements auront de lourdes conséquences sur Ontario Northland, et ce, à court et à long terme. Tant que les divers gouvernements touchés n'auront pas signalé leur position définitive, il y aura beaucoup d'incertitude au sein de l'industrie.

  Si Greyhound abandonne les parcours du nord-ouest de l'Ontario, nos recettes en seront touchées de façon négative. Dans un tel cas, les correspondances vers les villes situées en dehors de notre territoire d'activité devenant moins commodes, le nombre de voyageurs et de clients du transport de colis s'en verra diminué. La prolongation des délais d'attente et les horaires moins fréquents auront pour effet de forcer les voyageurs à trouver d'autres moyens de transport.

  Ces événements se produisent alors que le coût du carburant et les questions environnementales risquent de forcer le gouvernement à encourager les voyageurs à utiliser les transports en commun. En l'absence d'un plan global pour assurer la pérennité de ces options de transport, le Nord de l'Ontario se verra désavantagé par rapport au transport public.

- **Les systèmes informatiques**

  Les Services voyageurs ont besoin de rehausser leurs infrastructures de TI afin de stimuler l'amélioration des procédés, soutenir les pratiques d'excellence et accroître les mesures de rendement. Si l'on veut améliorer le service à la clientèle et réaliser des économies, il faudra investir dans de meilleurs systèmes de ventes et de billetterie, de réservation, de suivi des colis, de contrôle de l'inventaire et d'entretien.

La division des Services ferroviaires d'Ontario Northland compte un parc de 26 locomotives au service du transport des voyageurs et des marchandises. Nous exploitons un réseau ferroviaire s'étendant sur une distance 1 126,5 kilomètres (700 milles) de Moosonee au nord, jusqu'à North Bay au sud, et de Calstock (à l'ouest de Hearst) à l'ouest, jusqu'à Rouyn-Noranda, au Québec, à l'est. Ce réseau est composé de plus de 2,5 millions de traverses de chemin de fer, de 602 passages à niveau, de 90 ponts ferroviaires, passages inférieurs et supérieurs, de 2 247 ponceaux et de 115 bâtiments.

Notre réseau ferroviaire se raccorde, à divers endroits, à deux transporteurs ferroviaires transcontinentaux canadiens (le CN et le CP), nous permettant ainsi d'offrir des solutions de transport transparentes dans toute l'Amérique du Nord en collaboration avec nos associés industriels.

L'ensemble des opérations de transport des marchandises entre Cochrane et North Bay constitue une entreprise commerciale, tandis que le train de voyageurs Northlander et l'ensemble des opérations entre Cochrane et Moosonee sont non-commerciales mandatés par la province et bénéficient de financement de la part du gouvernement provincial.

Les trains de voyageurs

Notre division des Services ferroviaires est chargée de l'entretien et de l'opération matérielle de nos trois trains de voyageurs, notamment : le Polar Bear Express, le Northlander et le Dream Catcher Express.

Les Services de transport des marchandises

La division des services ferroviaires est principalement chargée d'offrir des services de transport aller-retour de marchandises, de minerais et de produits forestiers, de produits chimiques, de pétrole et autres produits dans le nord-est de l'Ontario et le nord-ouest du Québec. Elle offre en outre le transport de marchandises par wagonnées et un service d'envoi par messageries entre Cochrane et Moosonee, à titre d'opération non commerciale.

La plupart des marchandises sont transportées sur des trains de marchandises à horaire fixe se raccordant à d'autres chemins de fer canadiens. Ontario Northland est membre d'un réseau ferroviaire nord-américain offrant le transport aller-retour de marchandises dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, y compris de marchandises pour importation et exportation en provenance de ports de mer. Ontario Northland se charge en outre de la circulation de trains transportant des charges lourdes ou exceptionnelles.

Notre personnel chevronné veille à la prestation de services supérieurs en matière de transport des voyageurs et des marchandises. Il est aussi chargé de l'entretien des voies ferrées et des équipements. En plus de l'entretien de nos propres équipements, nos ateliers commerciaux de North Bay et de Cochrane offrent également divers services à des clients externes.

Le rôle que jouent les services de transport ferroviaire des marchandises par rapport à l'économie régionale est d'une importance capitale, offrant à maintes entreprises diverses options de transport de leurs produits à prix judicieux et améliorant par le fait même leurs chances de réussir en affaire. Les services de transport ferroviaire des marchandises sont particulièrement importants aux industries minière et forestière, aux scieries et aux entreprises de fabrication de produits en bois. En 2005, la valeur des marchandises transportées par Ontario Northland était de presque 2,2 milliards de dollars. Sans services de transport ferroviaire, on peut raisonnablement prévoir que la prospérité que connaît actuellement le nord-est de l'Ontario se verrait considérablement réduite.

Parmi les avantages précis du transport ferroviaire des marchandises, on compte : l'accès à un plus grand nombre de marchés, une compétitivité accrue dans plus de marchés, la réduction des frais directs, ainsi que la rationalisation des services logistiques et de l'exploitation des usines.

Nous sommes fiers du fait que nous offrons une option de transport écologique aux entreprises de la région. Selon certaines recherches, l'expédition de marchandises en train consomme trois fois moins de carburant et est neuf fois plus rentable que le transport par camion.[2] De plus, une voiture de train peut transporter l'équivalent de trois charges de camion de transport.[3] Les coûts sociaux reliés au transport des marchandises en camion (y compris les accidents et les effets sur l'environnement) sont trois fois plus élevés par rapport au transport en train.[4]

2. Association of American Railroads, document intitulé : « Railroads : Building a Cleaner Environment » (Les chemins de fer : Créer un environnement plus propre), mai 2008.

3. Le CN : « Saviez-vous que vous pouviez remplir une voiture de train d'une charge égale à celle de trois camions? Ceci représente pour vous des économies, quelle que soit votre manière de l'envisager. Cela veut aussi dire que, sur de longs trajets, le transport en train est plus économique, plus efficace et plus écologique. » www.cn.ca.

4. Rapport de Transport Canada intitulé : « Estimations de la totalité des coûts du transport au Canada », août 2008, page 27.

Les réussites

- **Le soutien d'entreprises du Nord de l'Ontario**

  Des employeurs parmi les plus importants de la région comptent sur nos opérations de transport des marchandises. Nos opérations portent principalement sur la prestation de services de transport aller-retour de produits miniers, forestiers, chimiques, pétroliers et autres dans le nord-est de l'Ontario et le nord-ouest du Québec. La plupart de ces wagonnées sont destinées à des endroits au-delà de notre système ferroviaire.

- **Le matériel ferroviaire**

  Alors que nous nous efforçons de répondre aux besoins et aux attentes de notre clientèle, nous examinons diverses options de remise à neuf et/ou de remplacement de notre matériel ferroviaire vieillissant.

Le secteur primaire englobe une large part de la main-d'œuvre dans nombre de collectivités du nord-est de l'Ontario. Sans la présence des services de transport des marchandises d'Ontario Northland ou si ceux-ci étaient réduits de façon substantielle, ce secteur risquerait de faire l'objet d'une réduction de ses effectifs et de mises à pied.

- **Délais d'exécution**

  En raison de divers facteurs et efforts, les délais d'exécution enregistrés par nos trains de voyageurs se sont vus considérablement améliorés au cours de cette année d'exercice. Les investissements permanents dans nos infrastructures ferroviaires se sont soldés en une réduction des ordres de marche au ralenti dans le cas de tous les trains de voyageurs et l'amélioration de nos rapports avec le CN a surtout donné lieu à une diminution des retards du Northlander.

- **Investissements en infrastructures**

  Nous investissons chaque année dans nos infrastructures afin d'en garantir la sécurité et l'intégrité. Au cours de l'année d'exercice actuelle, nous avons multiplié nos efforts, investissant comme suit : 4,75 millions de dollars sur des rails neufs et de réemploi sur une distance de 15,2 milles; 3,2 millions de dollars sur 27 500 nouvelles des traverses de chemin de fer; 3,22 millions de dollars sur le dégauchissement des voies, l'installation d'anticheminants et la mise à niveau des raccords. Nous continuons toujours à nous pencher sur les ponts et les ponceaux.

- **Le pont de la rivière Moose**

  Dans le cadre d'un projet visant garantir la sécurité de la structure du pont de la Rivière Moose pendant encore longtemps, nous avons investi des sommes considérables sur son amélioration au cours des derniers deux ans. Ce pont, situé dans notre subdivision d'Island Falls (la voie ferrée entre Cochrane et Moosonee), mesure 1 500 pi de long. Il est toujours inspecté selon des politiques rigoureuses, mises au point en songeant à la sécurité et fait l'objet d'inspections périodiques par du personnel qualifié en inspection de ponts.

La qualité de la desserte en matière de transport a pour effet de rehausser le bien-être économique régional; les collectivités reliées par les services ferroviaires d'Ontario Northland ont tendance à rapporter des salaires moyens plus élevés que la plupart des autres collectivités du nord-est de l'Ontario.

- **Occasions d'apprentissage**

  Les ouvriers qualifiés sont essentiels à la réussite d'Ontario Northland. Conscients de la valeur que représentent les programmes d'apprentissages, nous collaborons avec le ministère de la Formation, des Collèges et Universités et divers organismes communautaires en vue de promouvoir l'apprentissage et les métiers spécialisés. Offrant des opportunités d'apprentissage depuis plus de 50 ans, Ontario Northland emploie à l'heure actuelle 38 apprentis, dont 29 à North Bay, 8 à Cochrane et 1 à Hearst.

- **La sécurité ferroviaire**

  Nous participons toujours au programme Opération Gareautrain, un programme d'information publique, parrainé par l'Association des chemins de fer du Canada (l'ACFC) et Transport Canada avec la collaboration de divers intervenants, en vue de sensibiliser le public à la sécurité ferroviaire et de diminuer le nombre de collisions, d'accidents mortels et de blessures. En plus de présentations périodiques dans les écoles et au personnel de services d'urgence, nous lançons des campagnes publicitaires sur la sécurité dans l'ensemble de notre région. Nous montons de plus des mises en scène d'accidents afin de mieux préparer les services d'urgence et notre propre personnel en cas d'urgence.

En raccordant les clients aux services ferroviaires du CN et du CP et en offrant diverses options de télécommunications, Ontario Northland intensifie la concurrence dans le nord-est de l'Ontario.

Les défis

- **L'économie chancelante du nord-est de l'Ontario**

  Dans le nord-est de l'Ontario, les perspectives industrielles présentent à Ontario Northland certaines limites par rapport au nombre de clients importants de sa division du transport ferroviaire des marchandises, rendant celle-ci sensible aux fluctuations des besoins de notre clientèle, laquelle est composée principalement d'entreprises d'extraction de ressources. De plus, les occasions d'élargir notre base de clients sont peu nombreuses.

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

  Le ralentissement économique au sein des secteurs forestier et minier a entraîné une réduction considérable du trafic ferroviaire des marchandises. Nombre de clients du secteur forestier ont dû fermer, suspendre ou réduire considérablement les opérations de leurs usines de pâtes à papier, réduisant ainsi le tonnage de fret. Jumelée à une réduction du transport de produits miniers, cette diminution du remorquage a donné lieu à une baisse considérable des recettes.

- **Le coût du carburant**

  Le coût du carburant a des effets considérables sur nos résultats, car il constitue une partie grandissante de notre budget d'exploitation. Bien que nous ajoutions toujours une surcharge accessoire de carburant aux tarifs de transport des marchandises afin de compenser les hausses de prix du carburant, nous sommes conscients du fait que de telles surcharges pourraient se solder en une réduction du transport des marchandises.

- **Exigences en matière de dépenses en immobilisations**

  Des recettes inférieures à nos prévisions et la hausse des coûts d'exploitation rendent de plus en plus difficile le financement, en interne, de dépenses essentielles en immobilisations. Bien que nous misions toujours nos efforts sur la compression des coûts, certains investissements dans nos infrastructures sont nécessaires.

- **Les équipements**

  La Division ferroviaire fait toujours face à des défis en matière d'entretien de son parc vieillissant de voitures de transport des voyageurs. Notre Programme de pérennité se penche sur nos besoins en matière de renouvellement (remise à neuf) et/ou de remplacement du matériel de transport des voyageurs, tant classique que mononiveau. Ce programme traite de plus au renouvellement de nos locomotives et des unités d'alimentation auxiliaires.

Offrant des services de remise à neuf à l'industrie des véhicules ferroviaires à passagers et de marchandises, Ontario Northland a créé, en 2006, la Division de la remise à neuf, témoignant ainsi de l'expertise acquise et de son intention de développer ce domaine de l'entreprise.

Nous sommes fiers de notre personnel hautement qualifié et chevronné, ainsi que de nos ressources et de nos installations exceptionnelles, parmi lesquelles figurent un complexe d'ateliers d'une superficie de 61 050 pi2 et un atelier de peinture de pointe. Nous jouissons de plus d'une excellente réputation d'excellence en matière de qualité et d'exécution.

Nos compétences s'étendent du démontage intégral de wagons à leur remise en état du châssis au toit. Notre expertise comprend la mise à niveau de systèmes électriques et mécaniques, la remise en état de bogies, l'aménagement intérieur et les services d'implantation.

Au cours des dernières années, l'entreprise a diversifié ses opérations, fondant la division de la Remise à neuf. Cette démarche a créé des emplois, en plus de diverses occasions de former des apprentis pour l'entreprise et la région, diversifiant son assiette de revenus et témoignant du fait que de telles opérations de fabrication peuvent prospérer dans le Nord de l'Ontario.

Les réussites

- **Livraison de 85 voitures de trains de banlieue**

  Le 31 mars 2010, Ontario Northland livrait à GO Transit 85 voitures de trains de banlieue entièrement remises à neuf. Nous avons à ce jour achevé plus de 70 % des travaux prévus au titre de ce contrat avec GO Transit, évalué à 86 millions de dollars, lequel prévoit la remise à neuf de 121 voitures. Des représentants de GO Transit ont déclaré que « la qualité des voitures remises à neuf était excellente et que les voitures étaient absolument superbes », témoignant directement de la fierté qu'investit le personnel d'Ontario Northland dans son travail. « Les voitures livrées sont d'une qualité exceptionnelle ». Nous prévoyons livrer la dernière voiture à l'automne 2011.

- **Lancement de la production allégée**

  Notre division de la Remise à neuf s'affaire actuellement à la mise en œuvre de la production allégée, une approche japonaise de gestion des procédés selon laquelle toute dépense en ressources pour des motifs autres que la création d'une valeur pour le client n'est que du gaspillage. On atteint ces objectifs en misant sur trois éléments, dont : l'élimination du gaspillage, l'assurance de la qualité et la participation du personnel.

  Dans la perspective de nous positionner de manière à pouvoir signer d'autres contrats de remise à neuf, nous procédons à la mise en œuvre de la production allégée qui nous permettra d'identifier les occasions de réduire les pratiques non efficientes et de créer une culture de perfectionnement continu.

- **Renégociation des règles de travail**

  Ensemble, des représentants du syndicat et de la gestion ont créé un Protocole d'entente (PE) conférant à la main-d'œuvre plus de souplesse pour faciliter le travail au sein de la division. Cette souplesse est essentielle à la création réussie d'un service de remise à neuf allégé. Parmi les modifications clés prévues dans le cadre de ce PE, on compte :

  - La création d'une démarcation entre le personnel de la division de la Remise à neuf et celui des divisions ferroviaires et mécaniques;
  - Dans le cas du personnel de la remise à neuf, des descriptions de tâches élargies procurant plus de souplesse en termes de son éventail de responsabilités et de sa capacité d'entraide.

Les défis

- **Pour être profitable**

  Nous n'en sommes pas encore au carrefour de la profitabilité et continuons à miser nos efforts sur les modifications et les améliorations nous permettant d'y arriver.

- **La concurrence face à la signature de nouveaux contrats**

  Nous anticipons une concurrence acharnée en ce qui a trait aux futurs appels d'offres de services de remise à neuf. Voilà pourquoi nous devons améliorer nos opérations si nous voulons assurer notre réussite.

- **La transformation**

  Bien que toute transformation soit stimulante, elle peut également s'avérer intimidante et déroutante pour les personnes qui la subissent. Nous sommes engagés à entraîner notre personnel et ses chefs dans notre procédé de transformation et de mise en œuvre d'une production allégée afin de garantir le succès de nos efforts communs.

Les opérations d'Ontario Northland et sa présence dans le Nord aident les entreprises à lancer le message qu'Ontario Northland dispose de métiers industriels et spécialisés durables. Il n'est pas rare de voir nombre d'entreprises du nord-est de l'Ontario citer Ontario Northland et les services qu'elle offre pour attirer de nouveaux investissements et résidents dans la région.

Au cours de l'année d'exercice se terminant le 31 mars 2010, Ontario Northland a subi des pertes de l'ordre de 25,8, par rapport à des pertes de 14,7 millions de $ pendant l'exercice précédent.

D'une année à l'autre, l'ensemble des recettes s'est accru d'un peu moins de 2 millions de $. La baisse de 7 millions de $ en recettes commerciales au sein des Services ferroviaires a été compensée par une augmentation unique de 6,8 millions de $ en remboursement du gouvernement. Malgré une diminution de 700 000 $ en produit des ventes au sein des Services de transport en autocar, l'augmentation globale est due à une augmentation des recettes au sein d'Ontera et de la division de la Remise à neuf de 1,3 million de $ et de 1,4 million de $ respectivement.

La baisse des recettes au sein des Services ferroviaires fait suite à une diminution soutenue de la demande au sein des secteurs forestier et minier et des nombreuses fermetures d'installations de clients. La baisse en recettes des Services de transport en autocar demeure le fruit d'une demande toujours faible en services de transport, un tel affaiblissement des demandes ayant commencé avant l'exercice précédent. La division de la Remise à neuf a accru ses niveaux de production par rapport aux années précédentes, tandis que les recettes d'Ontera ont connu une augmentation grâce à la qualité des services de télécommunications offerts, compensant ainsi une faiblesse en produits de prestation de services téléphoniques.

Dans l'ensemble, les dépenses d'exploitation ont chuté de 4,8 millions de $ par rapport à l'année précédente. Au sein des Services ferroviaires, les coûts se sont vu diminuer de 7,2 millions de dollars, une telle diminution étant le fruit d'une réduction des dépenses en réponse aux recettes à la baisse. Des augmentations au sein de la division de la Remise à neuf et d'Ontera dont la comptabilisation des dépenses s'est alignée à des niveaux de production et de recettes accrus ont compensé à cette baisse. Dans les autres divisions opérationnelles, les dépenses d'exploitation furent relativement minimes et sont demeurées plutôt constantes.

D'une année à l'autre, les dépenses hors exploitation ont augmenté de 17,7 millions de $, notamment en raison de l'augmentation en frais reliés à la comptabilité des prestations liées à la retraite, du calcul de l'impôt sur la taxe de vente pendant l'année, ainsi que d'une dépréciation des éléments d'actif incorporels. L'augmentation spectaculaire en frais reliés à la comptabilité des prestations liées à la retraite au cours de l'année est surtout due à une diminution de la valeur de l'actif du fonds de retraite au cours de l'exercice 2008-2009, ainsi qu'à une baisse des taux d'actualisation pendant l'exercice en cours.

Au bilan, le total de l'actif est demeuré plutôt constant. Les augmentations en propriétés, en usines et en équipements ont été compensées par une baisse en prestations accumulées et par la dépréciation des éléments d'actif incorporels. Le passif global s'est vu augmenter de 26 millions de $ en raison d'augmentations en apports reportés reliés aux propriétés, aux usines et aux équipements, à la dette à long terme et à l'obligation au titre des prestations accumulées, non liées à la retraite. Cette augmentation a été compensée par une baisse des bénéfices non répartis provenant d'une perte au sein des opérations pendant l'exercice.

Kevin Donnelly
Vice-président, Finance et Administration

Responsabilité de la direction

La direction de la Commission de transport Ontario Northland est responsable de l'intégrité et de la présentation juste des états financiers consolidés et des autres informations incluses dans le rapport annuel. Les états financiers consolidés furent préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. La préparation des états financiers comporte nécessairement l'utilisation d'estimations et de jugements de la direction, particulièrement quand les transactions affectant la période courante ne peuvent être déterminées avec certitude jusqu'à des périodes futures. Toute l'information financière présentée dans le rapport annuel est en accord avec les états financiers consolidés.

La Commission maintient des systèmes de contrôles internes comptables conçus pour fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est exacte et fiable et que les actifs et passifs de la société sont correctement comptabilisés et les actifs bien protégés.

Les états financiers consolidés ont été passés en revue par le comité de vérification et finances de la Commission et ont été approuvés par le conseil d'administration des commissaires. De plus, les états financiers consolidés ont été vérifiés par le Vérificateur général de l'Ontario, dont le rapport suit.

T. Hargreaves
Président du conseil d'administration

P. Goulet
Président et chef de la direction par intérim

North Bay, Ontario
Le 28 mai 2010

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

Auditor's Report
Rapport du Vérificateur

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

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Commission de transport Ontario Northland au 31 mars 2010, ainsi que les états consolidés du placement de la province de l'Ontario, des résultats et bénéfices non répartis, et des flux de trésorerie pour l'exercise terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers consolidés incombe à la direction de la Commission. Ma responsabilitié consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers consolidés en me fondant sur ma vérification.

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

A mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Commission au 31 mars 2010, ainsi que les résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercise terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Toronto, Ontario
Le 28 mai 2010

Jim McCarter, CA
Vérificateur général
Expert-comptable autorisé

Bilan consolidé

(en milliers de dollars)

	31 mars 2010	31 mars 2009
Actif		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (Note 5)	**4 823 $**	7 471 $
Débiteurs (après provision de 3 677 $; 2009 – 3 172 $)	**18 468**	17 156
Inventaire	**18 319**	17 624
Frais payés d'avance	**1 348**	1 164
	42 958	43 415
Actif incorporel (Note 6)	**-**	4 584
Placements en immobilisations corporelles (Annexe 1)	**297 381**	280 271
Actifs au titre des prestations constituées pour régime de retraite (Note 9a)	**58 650**	70 475
	398 989 $	398 745 $
Passif et avoir de la province de l'Ontario		
Passif à court terme		
Marges de crédit d'exploitation (Note 7)	**12 925 $**	11 870 $
Créditeurs et frais courus	**29 383**	28 565
Dette à long terme échéant au cours du prochain exercice (Note 10a)	**4 383**	5 806
Obligation découlant de contrats de location-acquisition échéant au cours du prochain exercice (Note 10b)	**11**	72
Revenus reportés échéant au cours du prochain exercice	**616**	806
	47 318	47 119
Revenus reportés (Note 11)	**828**	897
Apports reportés afférents aux immobilisations corporelles (Note 8)	**89 078**	66 800
Dette à long terme (Note 10a)	**34 369**	33 172
Obligation découlant de contrats de location-acquisition (Note 10b)	**24**	35
Obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes (Note 9b)	**64 232**	61 821
	235 849	209 844
Éventualités (Note 16) / **Engagements** (Note 17)		
Avoir		
Bénéfices non répartis	**158 645**	184 413
Réserve pour autoassurance	**4 495**	4 488
	163 140	188 901
	398 989 $	398 745 $

Approuvé au nom de la Commission :

_____ Président du conseil d'administration

_____ Président et chef de la direction par intérim

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

(en milliers de dollars)

	31 mars 2010	31 mars 2009 (Redressé Note 3)
Bénéfices non répartis		
Solde au début de l'exercice	**97 787 $**	112 729
Redressement affecté à l'exercice antérieur (Note 3c)	**86 626**	86 626
Solde au début de l'exercice, redressé	**184 413**	199 355
Perte nette pour l'exercice	**(25 761)**	(14 742)
Transfert net à la réserve pour autoassurance	**(7)**	(200)
Solde à la fin de l'exercice	**158 645 $**	184 413 $
Réserve pour autoassurance (Note 14)		
Solde au début de l'exercice	**4 488 $**	4 288 $
Transferts du (aux) bénéfices non répartis		
Revenus d'intérêt	**23**	100
Prime annuelle	**100**	100
Réclamations	**(116)**	-
	7	200
Solde à la fin de l'exercice	**4 495 $**	4 488 $
Total des bénéfices non répartis et de la réserve pour autoassurance	**163 140 $**	188 901 $

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

État consolidé des résultats

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 mars	**2010**	2009 (Redressé Note 3)
Revenus (Annexe 2)	**144 924 $**	142 982 $
Dépenses (Annexe 2)	**133 759**	138 548
Bénéfice d'exploitation, avant autres revenus et dépenses	**11 165**	4 434
Autres revenus et dépenses		
Amortissement (Annexe 2)	**14 673**	14 283
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles (Note 8)	**(2 321)**	(2 301)
Réduction de valeur de l'actif incorporel (Note 6)	**4 039**	-
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Annexe 2 et Note 9)	**16 415**	5 946
Cotisation de taxe de vente	**1 556**	-
Dépense d'intérêts (Annexe 2)	**2 063**	2 104
Revenus de placements et autres	**(5)**	(3)
Produits financiers de la réserve pour autoassurance (Note 14)	**(23)**	(100)
Réclamations à la réserve pour autoassurance (Note 14)	**116**	-
Perte (gain) sur la vente d'immobilisations corporelles (Annexe 2)	**413**	(753)
Dépenses nettes	**36 926**	19 176
Perte nette de l'exercice	**(25 761) $**	(14 742) $

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

État consolidé des flux de trésorerie

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 mars	**2010**	2009 (Redressé Note 3)
Trésorerie provenant de (affectées aux)		
Activités d'exploitation		
Perte nette	**(25 761) $**	(14 742) $
Éléments sans effet sur l'encaisse		
Amortissement (Annexe 2)	**14 673**	14 283
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles (Note 8)	**(2 321)**	(2 301)
Perte (gain) sur la vente d'immobilisations corporelles	**413**	(753)
Réduction de valeur de l'actif incorporel	**4 039**	-
Amortissement de l'actif incorporel	**545**	594
Revenus reportés	**64**	122
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 9)	**16 415**	5 946
	8 067	3 149
Variation des postes hors caisse		
Débiteurs	**(1 312)**	1 820
Inventaire	**(695)**	376
Frais payés d'avance	**(184)**	204
Créditeurs et frais courus	**818**	2 786
Revenus reportés	**(323)**	(2 080)
	6 371	5 847
Activités d'investissement		
Placement en immobilisations corporelles	**(32 935)**	(30 809)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	**739**	753
Cotisations versées aux actifs au titre des prestations constituées pour régime de retraite	**(148)**	(191)
	(32 344)	(30 247)
Activités de financement		
Marges de crédit d'exploitation	**1 055**	(3 130)
Dette à long terme (Note 10a)	**(226)**	5 287
Obligations découlant de contrats de location-acquisition (Note 10b)	**(72)**	(195)
Recettes des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles	**24 599**	23 573
Cotisations versées à l'obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes	**2 031**	(2,419)
	23 325	23 116
Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de l'exercice	**(2 648)**	(1 284)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	**7 471**	8 755
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la l'exercice	**4 823 $**	7 471 $
Présentation d'informations supplémentaires du flux de trésorerie :		
Intérêts versés au cours de l'exercice inclus dans la perte nette	**2 063 $**	2 104 $

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

Annexe consolidée des placements en immobilisations corporelles

Annexe 1

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 mars			**2010**	2009
	Coût	**Amortissement cumulé**	**Valeur nette**	**Valeur nette**
Services ferroviaires				
Voies	275 388 $	113 745 $	**161 643 $**	150 255 $
Bâtiments	42 315	18 279	**24 036**	24 247
Équipements	75 857	48 469	**27 388**	29 029
Équipements loués	1 022	198	**824**	874
Travaux en cours	17 035	-	**17 035**	11 482
Télécommunications (Ontera)				
Équipements	154 970	116 250	**38 720**	39 031
Bâtiments	6 552	4 062	**2 490**	1 765
Travaux en cours	11 481	-	**11 481**	10 298
Services d'autobus				
Autobus	8 589	5 448	**3 141**	3 800
Bâtiments	2 796	201	**2 595**	2 548
Services de remise à neuf				
Équipements	585	85	**500**	521
Bâtiments	3 407	346	**3 061**	3 024
Services maritimes (Moosonee)				
Navires	385	365	**20**	28
Travaux en cours	2 908	-	**2 908**	1 794
Développement				
Terrains et bâtiments	2 851	1 312	**1 539**	1 575
	606 141 $	308 760 $	**297 381 $**	280 271 $

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

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 mars	**2010**	2009 (Redressé -Note 3)
Services ferroviaires		
Revenus de ventes (Notes 15 et 21)	**53 415 $**	60 155 $
Remboursement du gouvernement (Note 12)	**30 459**	23 760
Revenus d'exploitation	**83 874**	83 915
Dépenses d'exploitation	**70 029**	77 293
Bénéfice d'exploitation	**13 845**	6 622
Amortissement	**8 899**	8 819
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles (Note 8)	**(1 439)**	(1 160)
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 9)	**9 647**	3 498
Perte (gain) sur vente d'immobilisations corporelles	**262**	(615)
Dépenses d'intérêts	**925**	957
Perte d'exploitation	**(4 449)**	(4 877)
Télécommunications (Ontera)		
Revenus de ventes (Note 13)	**32 662**	31 365
Dépenses d'exploitation	**26 862**	26 641
Bénéfice d'exploitation	**5 800**	4 724
Amortissement	**4 969**	4 520
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles (Note 8)	(882)	(1 141)
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 9)	2 660	1 015
Cotisation de taxe de vente	1 556	-
Dépenses d'intérêts	667	464
Perte d'exploitation	**(3,170)**	(134)
Services d'autobus		
Revenus de ventes	**10 583**	11 313
Dépenses d'exploitation	**10 429**	10 641
Bénéfice d'exploitation	**154**	672
Amortissement	**542**	589
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 9)	**1 047**	378
Perte sur la vente d'immobilisations corporelles	**170**	-
Dépenses d'intérêts	**111**	106
Perte d'exploitation	**(1,716)**	(401)
Services de remise à neuf		
Revenus de ventes	**17 089**	15 708
Dépenses d'exploitation	**18 249**	17 025
Perte d'exploitation	**(1 160)**	(1 317)
Amortissement	**85**	85
Réduction de valeur de l'actif incorporel (Note 6)	**4 039**	-
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 9)	**1 708**	653
Dépenses d'intérêts	**250**	311
Perte d'exploitation	**(7 242)**	(2 366)

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

Annexe consolidée des revenus et des dépenses d'exploitation

Annexe 2 (suite)

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 mars	**2010**	2009 (Redressement - Note 3)
Services maritimes (Moosonee)		
Revenus de ventes	**156**	129
Remboursement du gouvernement (Note 12)	**41**	40
Revenus d'exploitation	**197**	169
Dépenses d'exploitation	**182**	205
Bénéfice (perte) d'exploitation	**15**	(36)
Propriétés à louer		
Revenus de ventes	**519**	512
Dépenses d'exploitation	**362**	323
Bénéfice d'exploitation	**157**	189
Amortissement	**37**	37
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	**(19)**	(138)
Bénéfice d'exploitation	**139**	290
Administration		
Revenus d'exploitation	**-**	-
Dépenses d'exploitation	**7 646**	6 420
Perte d'exploitation	**(7 646)**	(6 420)
Amortissement	**141**	233
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 9)	**1 353**	402
Dépenses d'intérêts	**110**	266
Perte d'exploitation	**(9 250)**	(7 321)
Total d'exploitation		
Revenus de ventes	**114 424**	119 182
Remboursement du gouvernement (Note 12)	**30 500**	23 800
Total des revenus	**144 924**	142 982
Dépenses	**133 759**	138 548
Bénéfice d'exploitation	**11 165**	4 434
Amortissement	**14 673**	14 283
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles (Note 8)	**(2 321)**	(2 301)
Réduction de valeur de l'actif incorporel (Note 6)	**4 039**	-
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 9)	**16 415**	5 946
Cotisation de taxe de vente	**1 556**	-
Dépenses d'intérêts	**2 063**	2 104
Perte (gain) sur la vente d'immobilisations corporelles	**413**	(753)
Perte d'exploitation	**(25 673) $**	(14 845) $

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

Le 31 mars 2010

1. Nature des activités

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

2. Principales conventions comptables

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

Inventaire

À l'exception des voies usagées, tous les matériaux et fournitures sont évalués au coût moyen ou à la valeur de réalisation nette, selon le moins élevé des deux. Les voies usagées sont évaluées à la valeur comptable non amortie déterminée lors de la mise hors service.

Placements en immobilisations corporelles

Les placements en immobilisations corporelles sont présentés au coût d'acquisition. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire basée sur la durée d'utilisation prévue des éléments d'actif.

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

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

Apports reportés afférents aux immobilisations corporelles

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 actifs au coût d'acquisition, avec un crédit compensatoire aux apports reportés afférents aux immobilisations corporelles. Les apports reportés afférents aux immobilisations corporelles sont constatés comme revenus au même taux que les immobilisations corporelles dont elles se rapportent (voir note 8).

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

Le 31 mars 2010

2. Principales conventions comptables (suite)

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite - La Commission maintient un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés. Le plan pourvoit des rentes de retraite basées sur les années de services ainsi que les revenus admissibles moyens et est généralement applicable débutant la première journée du mois suivant l'emploi. Un régime de retraite supplémentaire (RRS) existe 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 plans ne sont pas indexés, cependant, il y a eu une variété d'augmentations ad hoc accordées aux pensionnés.

Autres régimes - La Commission offre à ses employés à la retraite des avantages sociaux non liés à la pension, tels que l'assurance-vie de groupe, les soins de santé 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 à l'aide d'une évaluation actuarielle, employant une méthode de répartition des prestations au prorata des services, et en fonction des hypothèses actuarielles. De plus, à titre d'employeur de catégorie 2 en vertu de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT), la Commission reconnaît les prestations de la CSPAAT en fonction de la comptabilité d'exercice en utilisant les calculs actuariels fournis par la CSPAAT pour les avantages en vigueur, les avantages non encore accordés et les coûts administratifs chargés.

Les charges liées aux régimes de retraite et aux autres régimes comprennent le coût des services courants, les intérêts, les ajustements provenant de modifications aux régimes et de changements d'hypothèses, ainsi que les gains et les pertes actuariels nets. Les gains et les pertes actuariels nets sont amortis selon la méthode linéaire en fonction de la durée moyenne des années de services prévues des employés couverts par le régime. Ces charges sont enregistrées dans l'exercice au cours duquel l'employé a rendu des services à la Commission (voir note 9).

Actif incorporel

L'actif incorporel représente la valeur attribuée au développement à l'interne en 2006 de nouveaux processus pour une nouvelle ligne d'affaires (Services de remise à neuf). Les actifs incorporels qui rencontrent les critères généralement reconnus, y compris l'assurance raisonnable d'avantages futurs, sont reportés et amortis selon la méthode d'amortissement linéaire selon le nombre total d'unités à être remis à neuf sur la durée de vie du bénéfice attendu.

Comptabilisation du revenu

Les revenus du transport sont généralement comptabilisés lorsque la cargaison arrive à destination. Le transport interréseau est jugé complété une fois la marchandise remise au transporteur correspondant. Les revenus produits d'un contrat sont comptabilisés selon la méthode de l'achèvement des travaux. Les revenus d'autres sources, y compris les remboursements du gouvernement, sont comptabilisés dès qu'ils sont gagnés. Les ajustements des recettes provenant de l'interurbain sont comptabilisés lorsque ces montants peuvent être déterminés de façon raisonnable (voir note 13).

Impôts sur le revenu

À titre d'entreprise exploitée activement par la province de l'Ontario, la Commission et ses filiales en propriété exclusive sont exonérées de l'impôt sur le revenu. Par conséquent, ces états financiers ne présentent aucune provision pour impôts.

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

Le 31 mars 2010

2. Principales conventions comptables (suite)

Conversion des devises

Les revenus et dépenses résultant des opérations conclues en monnaie étrangère sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur au moment de la transaction. Les gains ou pertes de change qui résultent de la conversion sont inclus dans la détermination du bénéfice net de l'exercice courant. Un gain de change se chiffrant à 853 000 $ (1 258 000 $ en 2009) est inclus dans les revenus de ventes des services ferroviaires. Ce gain provient surtout des règlements de trafic ferroviaire entre le Canada et les États-Unis d'Amérique.

Estimations comptables

La préparation d'états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada, exige que la direction effectue des estimations et avance des hypothèses pouvant affecter les montants d'actifs, de passifs, de revenus et de dépenses précisés pendant la période de déclaration. Les éléments des états financiers qui requièrent davantage l'utilisation d'estimations par la direction incluent la durée de vie utile des actifs pour fin d'amortissement. Par leur nature, ces estimations sont assujetties à l'incertitude relative à la mesure. L'effet de changements dans de telles estimations sur les états financiers dans les périodes futures pourrait être significatif. Les comptes spécifiquement affectés par les estimations dans les états financiers sont les immobilisations corporelles, les apports reportés afférents aux immobilisations corporelles, les actifs au titre des prestations constituées pour régime de retraite, les frais courus et l'obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Instruments financiers

Aux termes de cette norme, 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 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, comme prêts et créances ou comme 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 valeur à la cote sur un marché boursier actif, doivent être évalués au coût.

La Commission a adopté le classement suivant :

- La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont classés comme détenus à des fins de transaction.
- Les débiteurs sont classés comme prêts et créances;
- Les créditeurs et frais courus, la marges de crédit d'exploitation, la dette à long terme, et l'obligation découlant de contrats de location-acquisition sont classés comme autres passifs.

Le 31 mars 20100

2. Principales conventions comptables (suite)

Résultat étendu

Le résultat étendu est défini comme la variation dans les capitaux propres pour les transactions et les autres événements de sources non propriétaires. Les autres éléments du résultat étendu se réfèrent aux éléments reconnus dans le résultat étendu qui sont exclus des résultats nets. La Commission n'a pas de transactions qui affecteraient le résultat étendu et ainsi, il n'y a aucun impact sur les états financiers.

3. Modification de conventions comptables

a) Apports reportés afférents aux immobilisations corporelles

Au cours des exercices précédents, les apports reportés afférents aux immobilisations étaient présentés comme Placement net en immobilisations corporelles à l'état consolidé du placement de la province de l'Ontario. La Commission a adoptée une nouvelle convention comptable pour présenter les contributions pour dépenses en capital à titre d'apports reportés afférents aux immobilisations corporelles.

Les apports reportés afférents aux immobilisations corporelles représentent les subventions en capital non amorti, reçues du Ministère du Développement du Nord, des Mines et des Forêts pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles. Les apports reportés sont constatés comme revenus dans l'état consolidé des résultats au même taux que les immobilisations corporelles dont elles se rapportent.

Cette modification est appliquée de façon rétroactive et par conséquent, les états financiers comparatifs ont été redressés comme suit:

	2010	2009
Diminution du solde d'ouverture du Placement de la province de l'Ontario – Placement net en immobilisations corporelles	**66 800 $**	45 576 $
Diminution du solde de clôture du Placement de la province de l'Ontario – Placement net en immobilisations corporelles	**-**	66 800
Augmentation du solde de clôture des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles	**(66 800)**	(45 576)
Augmentation du solde de clôture des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles	**-**	(66 800)
Augmentation de l'amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles	**-**	(2 301)
Augmentation de l'amortissement	**-**	2 301

b) Réserve pour autoassurance

Au cours des exercices précédents, le fonds d'autoassurance était présenté comme un actif et comme une provision pour fonds d'autoassurance dans le bilan consolidé. Conformément aux principes comptables généralement reconnus, cette réserve est maintenant présentée comme liquidités soumises à des restrictions avec la trésorerie et équivalents de trésorerie et comme réserve pour autoassurance dans l'avoir.

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

March 31, 2010

3. Modification de conventions comptables (suite)

Réserve pour autoassurance (suite

Cette modification est appliquée de façon rétroactive et par conséquent, les états financiers comparatifs on été redressés comme suit:

	2010	2009
Diminution du solde d'ouverture du Fonds d'autoassurance (actif)	**(4 488) $**	(4 288) $
Diminution du solde de clôture du Fonds d'autoassurance (actif)	**-**	(4 488)
Augmentation du solde d'ouverture de Trésorerie et équivalents de trésorerie	**4 488**	4 288
Augmentation du solde de clôture de Trésorerie et équivalents de trésorerie	**-**	4 488
Augmentation du solde d'ouverture de la Réserve pour autoassurance	**(4 488)**	(4 288)
Augmentation du solde de clôture de la Réserve pour autoassurance	**-**	(4 488)
Diminution du solde d'ouverture de la Provision pour fonds d'autoassurance	**4 488**	4 288
Diminution du solde de clôture de la Provision pour fonds d'autoassurance	**-**	4 488
Diminution des dépenses de services ferroviaires	**-**	(100)
Augmentation des revenus d'intérêts de la Réserve pour autoassurance	**-**	(100)
Augmentation du transfert à la Réserve d'autoassurance	**-**	200

c) Placement net autre qu'en capital-actions

En raison de la modification de la convention comptable pour les apports reportés afférents aux immobilisations corporelles et les modifications connexes apportées à la présentation des états financiers, le placement de la province de l'Ontario restant ou placement net autre qu'en capital-actions a été reclassé aux bénéfices non répartis. Cette modification a été appliquée de façon rétroactive contre les bénéfices non répartis.

Cette modification est appliquée de façon rétroactive et par conséquent, les états financiers comparatifs on été redressés comme suit:

	2010	2009
Diminution du solde d'ouverture du Placement net autre qu'en capital-actions	**86 626 $**	86 626 $
Diminution du solde de clôture du Placement net autre qu'en capital-actions	**-**	86 626
Augmentation du solde d'ouverture des bénéfices non répartis	**(86 626)**	(86 626)
Augmentation du solde de clôture des bénéfices non répartis	**-**	(86 626)

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

Le 31 mars 2010

4. Modifications comptables futures

Normes pour les états financiers

La province a identifié la Commission comme autre organisme du secteur public pour fins d'états financiers. À cause d'incertitudes relatives aux changements attendus dans les normes internationales d'information financière (IFRS) et dans les normes du Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (CCSP), la province n'a pas encore déterminé si la Commission devra adopter les normes IFRS ou les normes du CCSP pour la présentation de ses états financiers.

Regroupements d'entreprises :

Ce chapitre remplace l'ancien chapitre 1581, « Regroupements d'entreprises » et il représente l'équivalent canadien de l'IFRS 3 « Regroupements d'entreprises » (janvier 2008). La nouvelle norme exige que l'acquéreur de l'entité acquise dans le cadre d'un regroupement d'entreprises constate la majorité des éléments d'actif et des éléments de passif pris en charge dans le cadre de l'opération à la juste valeur, incluant les éléments d'actif et de passif indirects et constate et mesure l'écart d'acquisition ainsi acquis ou le gain tiré d'une acquisition à rabais. Les coûts liés à l'acquisition doivent aussi être passés en charges. Cette norme entre en vigueur durant l'exercice terminé en 2011 et ne devrait pas avoir un impact significatif sur les états financiers de la Commission.

États financiers consolidés, chapitre 1601 et Participations ne donnant pas le contrôle, chapitre 1602 :

Ces deux chapitres remplacent le chapitre 1600, « États financiers consolidés ». Le chapitre 1601 « États financiers consolidés » conserve les lignes directrices du chapitre 1600, « États financiers consolidés », à l'exception des participations ne donnant pas le contrôle qui font l'objet d'un chapitre distinct, soit le chapitre 1602, « Participations ne donnant pas le contrôle ». Cette norme exige que la Commission présente les participations ne donnant pas le contrôle dans l'avoir, à part de l'avoir des propriétaires de la société mère, et les opérations entre une entité et les actionnaires n'ayant pas le contrôle comme des opérations portant sur l'avoir. Cette norme entre en vigueur durant l'exercice terminé en 2011 et ne devrait pas avoir un impact significatif sur les états financiers de la Commission.

5. Trésorerie et équivalents de trésorerie

	2010	2009
Trésorerie	**328 000 $**	2 983 000 $
Trésorerie se rapportant à la réserve pour autoassurance (Note 14)	**4 495 000**	4 488 000
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**4 823 000 $**	7 471 000 $

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

Le 31 mars 2010

6. Actif incorporel

	2010	2009
Solde au début de l'exercice	**4 584 000 $**	5 178 000 $
Amortissement	**(545 000)**	(594 000)
Réduction de valeur de l'actif incorporel	**(4 039 000)**	-
Solde à la fin de l''exercice	**- $**	4 584 000 $

L'actif incorporel représente la portion non-amortie des coûts de développement du service de remise à neuf. Au cours de l'exercice, la valeur de l'actif incorporel a été réduite puisque les avantages économiques qu'il procure ne devraient pas s'étendre au-delà du contrat en cours qui devrait être achevé dans l'exercice terminé en 2011.

7. 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 (OOF), dont 8 000 000 $ est utilisé au 31 mars 2010 (8 000 000 $ au 31 mars 2009) qui porte intérêt au taux d'emprunt en vigueur pour la province de l'Ontario, plus 5 points de base en fonction de la date de chacune des avances. La Commission dispose en plus d'une marge de crédit renouvelable de 7 000 000 $ auprès de l'OOF. De ce montant, 4 925 000 $ est utilisé au 31 mars 2010 (3 870 000 $ au 31 mars 2009) qui 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 avec la Banque CIBC de 1 500 000 $ qui est disponible pour des lettres de garantie et qui est garantie par les comptes débiteurs de la Commission. Au 31 mars 2010, deux lettres de garantie qui s'élèvent à 1 428 000 $ (1 428 000 $ en 2009) étaient émises avec une commission annuelle de renouvellement de 0,375 %.

8. Apports reportés afférents aux immobilisations corporelles

Les apports reportés afférents aux immobilisations corporelles représentent les subventions en capital non-amorties, reçues du Ministère du Développement du Nord, des Mines, et des Forêts pour l'acquisition d'immobilisations corporelles. L'amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles est comptabilisé comme revenu dans l'état consolidé des résultats au même taux que les immobilisations corporelles dont elles se rapportent.

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

Le 31 mars 2010

8. Apports reportés afférents aux immobilisations corporelles (continued)

Les changements dans le solde des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles non amortis sont comme suit :

	2010	2009 (Redressé Note 3)
Solde au début de l'exercice	**66 800 000 $**	45 576 000 $
Contributions de la Province	**24 599 000**	23 573 000
Mise hors service	**-**	(48 000)
Amortissement aux revenus	**(2 321 000)**	(2 301 000)
Solde à la fin de l'exercice	**89 078 000 $**	66 800 000 $

9. Avantages sociaux futurs

La Commission agit en tant qu'administrateur de son régime de retraite contributif, lequel couvre tous les employés permanents. Les actifs du régime de retraite sont principalement constitués de titres négociables, d'immobiliers et d'obligations sociales et gouvernementales, lesquels sont placés par des investisseurs professionnels. La date de mesure annuelle du régime de retraite de la CTON est le 31 décembre.

Selon ce régime, les obligations sont déterminées selon la méthode de répartition des prestations reflétant le montant estimatif des prestations futures pour les services rendus à ce jour. Les actifs du fonds de pension sont évalués à la valeur marchande courante. L'actif ou l'obligation au titre des prestations constituées, ainsi que les charges, sont déterminés annuellement par des actuaires indépendants, conformément aux normes actuarielles reconnues et aux principes comptables généralement reconnus du Canada qui tiennent compte des meilleures estimations de la direction. La date de la dernière évaluation actuarielle aux fins de capitalisation est le 1er janvier 2007. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de capitalisation au 1er janvier 2010 est attendue pour plus tard dans l'exercice 2010-2011 et par conséquent n'est pas reflété dans les états financiers.

La répartition cible du régime de retraite en pourcentages et en actif moyen aux 31 mars 2010 et 31 mars 2009, par catégorie d'actif est comme suit :

	Cible	**2010**	2009
Titres de capitaux propres – domestiques	20 % - 30 %	**23,4 %**	19,7 %
– étrangers	10 % - 30 %	**17,5 %**	17,4 %
Titres de créances	35 % - 55 %	**55,9 %**	60,5 %
Immobiliers	0 % - 15 %	**1,9 %**	1,6 %
Court terme et autres	0 % - 15 %	**1,3 %**	0,8 %
Total		**100 %**	100 %

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

Le 31 mars 2010

9. Avantages sociaux futurs (suite)

a. Rapprochement entre les actifs au titre des prestations constituées et les passifs au titre des prestations constituées

	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire	2010	2009
Obligation au titre des prestations constituées - en fin d'exercice	**(505 152 000) $**	**(2 398 000) $**	**(507 550 000)** $	(418 799 000) $
Juste valeur des actifs des régimes – en fin d'exercice	**422 865 000**	**-**	**422 865 000**	409 139 000
Situation de capitalisation – (déficit) surplus du régime	**(82 287 000)**	**(2 398 000)**	**(84 685 000)**	(9 660 000)
Obligation transitoire nette non amortie	**-**	**392 000**	**392 000**	590 000
Coût non amorti des services passés	**12 516 000**	**70 000**	**12 586 000**	14 477 000
Perte actuarielle nette non amortie (gain actuariel net non amorti)	**131 165 000**	**(808 000)**	**130 357 000**	65 068 000
Actifs (passifs) au titre des prestations constituées, déduction faite de la provision pour moins-value – en fin d'exercice	**61 394 000 $**	**(2 744 000) $**	**58 650 000** $	70 475 000 $

	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire	2010	2009
Actifs au titre des prestations constituées – début d'exercice	**73 011 000 $**	**(2 536 000) $**	**70 475 000 $**	73 167 000 $
Dépenses	**(11 617 000)**	**(356 000)**	**(11 973 000)**	(2 883 000)
Cotisations versées (par employés)	**-**	**148 000**	**148 000**	191 000
Actifs au titre des prestations constituées – en fin d'exercice	**61 394 000 $**	**(2 744 000) $**	**58 650 000 $**	70 475 000 $

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

Le 31 mars 2010

9. Avantages sociaux futurs (suite)

b. Obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes

	2010	2009
Obligation au titre des prestations constituées - début d'exercice	**(61 821 000) $**	(55 839 000) $
Gain actuariel net non amorti	**(2 411 000)**	(5 982 000)
Passif au titre des prestations constituées - en fin d'exercice	**(64 232 000) $**	(61 821 000) $

Passif au titre des prestations constituées - début d'exercice	**(61 821 000) $**	(61 177 000) $
Dépenses – non-CSPAAT	**(3 671 000)**	(3 770 000)
Recouvrement (Dépenses) – CSPAAT	**(240 000)**	707 000
Cotisations – non-CSPAAT	**2 031 000**	2 419 000
Ajustement pour rapprocher la position aux livres– non-CSPAAT	**(531 000)**	-
Passif au titre des prestations constituées - en fin d'exercice	**(64 232 000) $**	(61 821 000) $

Inclus dans l'obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes sont des indemnités d'accident du travail se chiffrant à 12 467 000 $ (12 227 000 $ en 2009). Ce montant a été déterminé basé sur les 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 2009.

c. Composantes de la charge nette de retraite

	2010	2009
Coût des services rendus moins contributions des employés	**7 729 000 $**	8 778 000 $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	**27 824 000**	26 252 000
Rendement prévu des actifs du régime	**(27 643 000)**	(34 219 000)
Amortissement de l'obligation initiale	**197 000**	197 000
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	**1 892 000**	1 892 000
Amortissement du (gain) perte actuariel net	**1 974 000**	(17 000)
	11 973 000 $	2 883 000 $

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

Le 31 mars 2010

9. Avantages sociaux futurs (suite)

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

	2010	2009
Coût des services rendus	**1 136 000 $**	318 000 $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	**2 920 000**	2 745 000
Amortissement du gain actuariel net	**(145 000)**	-
Ajustement pour rapprocher la position aux livres	**531 000**	-
	4 442 000 $	3 063 000 $

e. Hypothèses moyennes pondérées

Taux d'actualisation - régime de retraite	**5,00 %**	6.75 %
Taux d'actualisation - autres régimes	**5,75 %**	6.75 %
Taux de rendement à long terme des actifs du régime	**7,00 %**	7.00 %
Taux de croissance hypothétique de la rémunération	**4,00 %**	4.00 %
Durée résiduelle moyenne d'activité des salariés (en années)	**12**	12
Taux d'augmentation des frais médicaux	**4,5 % à 8,5 %**	4,5 % à 8,5 %

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

Le 31 mars 2010

10. Dette à long terme et Obligation découlant de contrats de location-acquisition

	2010	2009
a. Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,22 %, remboursable par versements mensuels de 30 000 $ en capital et intérêts à compter du 1er février 2005, pour une période de 15 ans.	**2 809 000 $**	3 022 000 $
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,60 %, remboursable par versements mensuels de 156 000 $ en capital et intérêts à compter du 1er janvier 2000, pour une période de 15 ans.	**7 789 000**	9 184 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 6,37 %, remboursable par versements mensuels de 109 000 $ en capital et intérêts à compter du 1er septembre 1999, pour une période de 15 ans.	**5 040 000**	6 000 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 4,90 %, remboursable par versements mensuels de 13 000 $ en capital et intérêts à compter du 1er février 2006, pour une période de 25 ans.	**2 083 000**	2 139 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 4,717 %, remboursable par versements annuels de 1 681 000 $ en capital et intérêts à compter du 31 mars 2007, pour une période de 4 ans.	**-**	1 605 000
Emprunt de la Banque de Montréal, portant intérêts au taux annuel de 5,11 %, remboursable par versements mensuels de 64 000 $ en capital et intérêts à compter du 30 avril 2008, pour une période de 10 ans. Garanti par les actifs d'Ontera.	**5 031 000**	5 528 000
Avances de la Banque de Montréal sur un emprunt construction portant intérêts au taux préférentiel bancaire diminué de 0,75 %. La banque va faire des avances jusqu'à 17 000 000 $ avant de convertir à un emprunt à terme, terme n'excédant pas 10 ans, portant intérêts au coût des fonds pour la banque majoré de 40 points de base. Garanti par les actifs d'Ontera.	**16 000 000**	11 500 000
	38 752 000	38 978 000
Moins - portion courante	**4 383 000**	5 806 000
	34 369 000 $	33 172 000 $

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

Le 31 mars 2010

10. Dette à long terme et Obligation découlant de contrats de location-acquisition (suite)

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

2010-2011	4 383 000 $
2011-2012	4 575 000
2012-2013	4 778 000
2013-2014	4 994 000
2014-2015	3 976 000
Par la suite	16 046 000
	38 752 000

	2010	2009
b. Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 7 %, remboursable par versements mensuels de 1 000 $ en capital et intérêts à compter du 22 septembre 2006, pour une période de 5 ans.	**35 000 $**	46 000 $
Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 5,93 %, remboursable par versements mensuels de 7 000 $ en capital et intérêts à compter du 24 janvier 2006, pour une période de 4 ans.	**-**	61 000
	35 000	107 000
Moins - portion courante	**11 000**	72 000
	24 000 $	35 000 $

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

2010-2011	13 000 $
2011-2012	25 000
Paiements minimums exigibles	38 000
Moins : montant représentant les intérêts	3 000
Obligations découlant de contrats de location-acquisition	35 000 $

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

Le 31 mars 2010

11. Revenus reportés

Inclus dans le poste des revenus reportés sont les deux montants significatifs suivants :

En 2003, la Commission s'est engagée dans une entente de 20 ans, venant à échéance en mars 2022, avec Hydro One pour l'utilisation des câbles de fibre optiques de la Commission. La valeur totale de l'accord est de 1 380 000 $. Un montant de 897 000 $ a été inclus dans les revenus reportés, dont 828 000 $ qui se rapporte à des périodes après le 31 mars 2011. Le revenu reporté va être reconnu selon la méthode linéaire basée sur la durée de l'accord. Au cours de 2010, un montant de 69 000 $ (69 000 $ en 2009) a été constaté à titre de revenus.

En 2004, la Commission s'est engagée dans un contrat de longue durée pour remettre à neuf des trains de banlieue. Selon les modalités du contrat, la Commission a reçu une avance de 4 030 000 $ en 2005-2006 qui s'ajoutait au 2 627 000 $ reçu en 2004 pour rembourser des coûts du contrat. Un montant de $NIL $ (254 000 $ en 2009) a été inclus dans les revenus reportés. Le revenu reporté fut reconnu selon la méthode de l'avancement des travaux. Au cours de 2010, un montant de 254 000 $ (2 011 000 $ en 2009) de cette avance a été constaté à titre de revenus.

12. Remboursement du gouvernement

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

En 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 canadienne du transport. Un remboursement de 2 500 000 $ a été reçu pour l'exercice terminé le 31 mars 2010.

Les détails du remboursement du gouvernement sont les suivants :

	2010	2009
De la province de l'Ontario :		
Chemin de fer - Services aux passagers et succursale de Moosonee	**21 160 000 $**	21 260 000 $
Services maritimes (Moosonee)	**40 000**	40 000
Subvention non renouvelable	**6 800 000**	-
	28 000 000	21 300 000
De Transport Canada :		
Opérations de l'exercice en cours	**2 500 000**	2 500 000
	30 500 000 $	23 800 000 $

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

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

Le 31 mars 2010

13. Revenus de télécommunications

La division des télécommunications de la Commission a conclu une convention de trafic avec Bell Canada permettant des échanges de service entre ces deux entreprises et un règlement quant au trafic interurbain circulant sur les réseaux de ces deux entreprises. Les tarifs d'accès chargés par les entreprises de services locaux sont régulièrement réexaminés par le CRTC et ne sont pas assujettis à des ajustements rétroactifs. Conformément aux conventions comptables de la Commission, tout ajustement des recettes ou des coûts, positif ou négatif, doit être comptabilisé durant l'exercice pendant lequel ils sont connus et estimables.

14. Réserve pour autoassurance

La Commission adopte une politique d'autoassurance pour les dommages occasionnés par le déraillement du matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Annuellement la Commission transfert 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 dépenses de réclamations sont reconnus comme revenus et dépenses dans les résultats d'exploitation et par la suite transférés à (de) la réserve.

Les actifs de la réserve comprennent de l'encaisse au montant de 4 411 000 $ (4 388 000 $ en 2009) plus 84 000 $ (100 000 $ en 2009) à recevoir de la Commission.

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

15. Revenus du transport de passagers

Conformément à la Loi sur le secteur du voyage, pour 2010, les ventes aux détails brutes étaient de 227 000 $ (216 000 $ en 2009) et les ventes en gros brutes étaient de 83 000 $ (83 000 $ en 2009).

16. Éventualités

a. Actifs d'Ontera

Durant la période comptable actuelle et les six périodes comptables précédentes, O.N.Tel Inc. (exploitant ses activités sous le nom Ontera) a subi des pertes d'exploitation (voir annexe 2). Pour remédier cette situation, la direction a développé un plan d'affaires qui exigeait un investissement significatif dans les immobilisations corporelles de Ontera avec un financement approprié connexe. La province a approuvé le plan en 2007 y compris l'investissement en capital sous-jacent. Un financement de 23 000 000 $ de la Banque de Montréal a été reçu en 2008 pour appuyer ce plan; dont, 22 000 000 $ a été utilisé au 31 mars 2010 (voit la note 10a).

Le 31 mars 2010

16. Éventualités (suite)

b. Demandes en dommages

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

17. Engagements

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

La Commission est également liée par certaines ententes de sécurité d'emploi pour un nombre important de ses employés syndiqués. Dans la mesure où il existerait des réclamations actuelles selon ces ententes, la Commission maintiendrait une provision pour ces items. La nature de ces ententes expose la Commission à des paiements dans le futur qui pourraient être significatifs. Cependant cette exposition au risque ne peut être raisonnablement déterminée et par conséquent aucune provision n'a été comptabilisée en date de fin d'exercice.

18. Instruments financiers

Les instruments financiers de la Commission sont composés de trésorerie et équivalents de trésorerie, de débiteurs, de marges de crédit d'exploitation, de créditeurs et de frais courus, de dette à long terme et d'obligation en vertu de contrats de location-acquisition.

Juste valeur

La juste valeur de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des débiteurs, du fonds d'autoassurance, des marges de crédit d'exploitation, des créditeurs et des frais courus, est approximativement égale à la juste valeur comptable en raison de leur échéance à court terme. La juste valeur de la dette à long terme et de l'obligation en vertu de contrats de location-acquisition est approximativement égale à leur valeur comptable parce qu'ils portent intérêt à des taux comparables à ceux du marché.

Gestion du risque financier

Dans le cours normal de ses activités, la Commission est exposée à divers risques, tel que le risque de prix des marchandises, le risque de crédit, le risque de taux de change, le risque de taux d'intérêt, et le risque de liquidité. Pour gérer ces risques, la Commission adhère à des lignes directrices concernant la gestion des risques financiers, qui sont surveillées et approuvées par la haute direction avec un objectif de maintenir un bilan solide et optimiser les flux de trésorerie.

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

18. Instruments financiers (suite)

Risque de prix des marchandises

La Commission est exposée au risque de prix des marchandises lié aux achats de diesel et à la réduction potentielle du bénéfice net suite à une augmentation du prix du diesel. Étant donné que le carburant représente une tranche importante des charges d'exploitation de la Commission, la volatilité des prix du diesel pourrait avoir une incidence sensible sur le bénéfice de la Commission. Les éléments influant sur la volatilité des prix du diesel comprennent, sans s'y limiter, 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 si le prix du carburant diesel augmente d'un cent par litre serait une diminution du bénéfice net de 102 000 $. L'impact du prix variable pour le carburant est atténué par un programme de supplément pour le carburant, selon lequel les hausses de prix du carburant sont réparties aux 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 majeurs (voir Note 21 - dépendance économique).

Le risque de crédit associé avec la trésorerie et les équivalents de trésorerie est appréciablement minimisé en s'assurant que ces actifs financiers soient déposés avec : des gouvernements; des institutions financières importantes qui ont une cote de première qualité selon une agence de notation reconnue; et/ou d'autres parties contractantes solvables. Une revue continue est effectuée pour évaluer les changements dans le statut des parties contractantes.

Le risque de crédit des comptes débiteurs est minimisé par le programme d'évaluation du crédit des clients de la Commission et par l'imposition de limites aux montants de crédit accordés lorsque nécessaire. La Commission maintient des provisions pour créances douteuses éventuelles, et les pertes à jour se rapprochent aux attentes de la direction.

Le tableau qui suit, présente une analyse de l'ancienneté des débiteurs déduction faite de la provision pour créances douteuses à la date des bilans consolidés.

Au 31 mars 2010	
Débiteurs déduction faite de la provision pour créances douteuses (en milliers de dollars)	
Courants	**16 564 $**
De 30 à 60 jours après la date de facturation	**990**
De 60 à 90 jours après la date de facturation	**298**
De 90 à 120 jours après la date de facturation	**251**
Plus de 120 jours après la date de facturation	**365**
Débiteurs	**18 468 $**

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

Le 31 mars 2010

18. Instruments financiers (suite)

Risque de crédit (suite)

Soixante-dix pour cent du solde dans la catégorie plus de 120 jours après la date de facturation (256 000 $) est à recevoir d'un client majeur.

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

Exercices terminés les 31 mars (en milliers de dollars)	**2010**	2009
Solde au début de l'exercice	**3 172 $**	1 525 $
Ajouts (dotation à la provision pour créances douteuses)	**614**	1 682
Utilisation nette	**(109)**	(35)
Solde à la fin de l'exercice	**3 677 $**	3 172 $

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 lorsque vient le temps de déterminer si les comptes en souffrance devraient faire l'objet d'une provision; les mêmes facteurs sont considérés pour déterminer s'il faut radier les montants imputés à la provision pour créances douteuses à l'encontre des comptes clients. La dotation à la provision pour créances douteuses est calculée au moyen d'une identification spécifique pour les comptes clients dépassant un certain solde et, pour la division des télécommunications, elle est déterminée selon un pourcentage des débiteurs impayés.

Risque de taux de change

La Commission entreprend des transactions libellées en dollars américains et par conséquent s'expose au risque de fluctuations dans les taux de change. La Commission génère des revenus et engage des dépenses en dollars canadiens et en dollars américains. Quand le dollar canadien fluctue en rapport au dollar américain, le bénéfice présenté en dollars canadiens fluctue. L'impact sur les revenus et dépenses de l'appréciation du dollar canadien sur le dollar américain est une réduction du bénéfice net parce que la Commission a plus de revenus en dollars américains que de dépenses en dollars américains. L'impact sur le bénéfice net de l'appréciation du dollar canadien d'un cent serait une réduction du bénéfice net de 44 000$. L'impact des fluctuations des taux de change est atténué de façon importante par la régularisation mensuelle des chemins de fers avec les clients qui paie en dollars américains. La Commission n'utilise pas d'instruments dérivés pour réduire son risque d'exposition aux devises étrangères.

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

Le 31 mars 2010

18. Instruments financiers (suite)

Risque de taux d'intérêt

La Commission gère son encaisse en fonction de ses besoins de trésorerie. 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 et ses avances sur son emprunt construction portent un taux d'intérêt flottant.

L'emprunt construction a un solde en fin d'exercice de 16 000 000 $ avec un taux d'intérêt flottant au taux préférentiel de la banque moins ,75%. L'impact sur le bénéfice net, si les intérêts augmentent par un pourcent, serait une diminution du bénéfice net de 160 000 $. La Commission planifie convertir cet emprunt construction dans un emprunt à taux fixe dans le premier quart de 2011.

Les dettes à long terme et les obligations découlant de contrats de location-acquisition de la Commission portent des taux d'intérêt fixes. De plus, la Commission prévoit rembourser ces dettes à long terme et obligations découlant de contrats de location-acquisition à leur échéance. Par conséquent, la direction est de l'avis que les risques associés aux dettes à long terme et obligations découlant de contrats de location-acquisition sont minimes.

Risque de liquidité

La Commission contrôle son risque de liquidité de manière à avoir suffisamment de fonds pour subvenir à ses besoins opérationnels. La Commission gère le risque de liquidité en surveillant les flux de trésorerie actuels et prévus et en gérant les dates d'échéance des actifs et passifs financiers. La direction fournit régulièrement ces rapports à la Commission et la Province. La Commission n'utilise pas d'instruments dérivés pour réduire son exposition au risque de liquidité.

19. Information à fournir sur le capital

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

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

- Soutenir et favoriser le développement économique, la création d'emplois et la viabilité des communautés du nord-est de l'Ontario;
- Soutenir, favoriser et rehausser le maillage par le transport et les télécommunications, et le regroupement coopératif parmi les collectivités de la région, et celles du nord-est de l'Ontario et des autres régions.

Le 31 mars 2010

19. Information à fournir sur le capital (suite)

La Commission définit son capital comme suit :

- Dette à long terme et obligation découlant de contrats de location-acquisition, incluant la tranche à court terme;
- Emprunts à court terme;
- Bénéfices non répartis.

La Commission gère sa structure de capital et fait des ajustements à la lumière de changements dans la conjoncture économique et de changements aux 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.

20. Transactions entre apparentés

Au cours de l'exercice, la Commission a facturé le Fonds de retraite contributif de la Commission la somme de 138 000 $ (142 000 $ en 2009) en frais de soutien financier et administratif.

21. Dépendance économique

Au cours de 2010, 49 % des recettes de la division des services ferroviaires (44 % en 2009) provenaient de trois clients majeurs.

22. Chiffres comparatifs

La présentation de certains postes de l'exercice précédent a été modifiée en fonction de celle de l'exercice courant.

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

Ontario Northland