

Ontario Northland

Un organisme du gouvernement de l'Ontario

Rapport annuel 2023-2024

Ontario 

Table des matières

Reconnaissance territoriale	2
Message du président et du chef de la direction	3
Mandat, vision, mission et valeurs.....	4
Gouvernance	5
Contexte opérationnel	6
Principales activités opérationnelles.....	7
Appuyer les priorités du gouvernement.....	9
Rendement opérationnel	16
Gestion des risques de l'entreprise	21
Rendement financier	22
Annexe : États financiers vérifiés	28

Reconnaissance territoriale

Ontario Northland reconnaît l'importance et la signification du territoire sur lequel elle mène ses activités, qui était à l'origine sous la responsabilité des peuples et des collectivités autochtones.

Ontario Northland réaffirme son engagement et sa responsabilité à l'égard de l'amélioration des relations entre Ontario Northland et les peuples et collectivités autochtones afin d'approfondir notre compréhension des peuples autochtones et de leurs cultures. Nous sommes déterminés à honorer les traités et autres engagements qui ont été pris en œuvrant pour la réconciliation et la collaboration.

Message du président et du chef de la direction

Nous avons le plaisir de présenter le rapport annuel d'Ontario Northland pour l'exercice 2023 - 2024, qui met en lumière une année de croissance et de dynamisme. Le présent rapport examine le rendement opérationnel et financier de l'Agence, décrit les activités menées au cours de l'exercice et souligne les réalisations accomplies tout en répondant aux attentes énoncées dans la lettre d'instructions annuelle de 2023 2024. Tout au long de l'année, nous avons accompli des progrès considérables au chapitre de l'avancement des services de transport et de la réalisation de notre mandat.

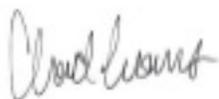
L'une de nos principales réalisations a été l'avancement des travaux de conception et de planification du service de train de passagers Northlander. Nos efforts visant à rétablir le service ferroviaire de passagers entre Toronto et Timmins demeurent notre priorité, et Ontario Northland est déterminée à concrétiser cette vision.

En outre, nous avons investi dans notre parc ferroviaire afin d'accroître la fiabilité et de renforcer les relations avec nos partenaires. En recherchant de nouvelles possibilités d'affaires et en procédant à une planification stratégique, nous faisons en sorte de garantir la croissance et la réussite durables de nos opérations de transport ferroviaire de marchandises.

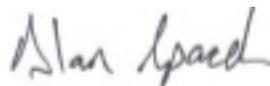
La santé et la sécurité demeurent également une priorité. Nous avons réalisé des progrès à l'interne en offrant de la formation, en communiquant fréquemment, en reconnaissant les responsables de la sécurité et en menant des vérifications de sécurité de l'ensemble de nos opérations afin de garantir le bien-être des employés, des clients et des passagers. Notre engagement en faveur de la modernisation de l'organisme a amené notre équipe à élaborer et à mettre en œuvre des plans exhaustifs comprenant des mises à niveau technologiques, des mesures de rendement renforcées et l'amélioration des processus. Ces initiatives font partie intégrante de l'amélioration de la durabilité et de l'efficacité opérationnelle.

L'acquisition et le maintien en poste des talents sont des priorités essentielles pour l'avenir. Nous sommes déterminés à favoriser une culture de travail diversifiée, équitable et inclusive qui encourage l'apprentissage continu et la croissance de tous les employés.

Nous reconnaissons les efforts déployés par notre équipe, nos clients, nos intervenants et nos partenaires communautaires et nous les remercions pour leurs contributions et leur engagement en faveur de la réussite de notre organisme.



Chad Evans, directeur général
Commission de transport Ontario Northland



Alan Spacek, président
Commission de transport Ontario Northland

Mandat, vision, mission et valeurs

Mandat

Ontario Northland a été établie par le gouvernement de l'Ontario en 1902 dans le but de fournir des services de transport dans le Nord de l'Ontario. En tant qu'organisme du gouvernement relevant du ministère des Transports de l'Ontario (MTO), Ontario Northland mène ses activités sous le régime de la *Loi sur la Commission de transport Ontario Northland* et a pour mandat de fournir des services de transport efficaces, sécuritaires, abordables et fiables dans le Nord de l'Ontario.

Vision

Le monde a besoin de ce qu'offre le Nord de l'Ontario et Ontario Northland est le service de transport moderne, prêt pour l'avenir, qui peut donner suite à cette demande.

Mission

Ontario Northland améliore la connectivité entre le Nord de l'Ontario et les autres régions de la province afin de soutenir et de favoriser le développement économique, la création d'emplois et la viabilité des collectivités. En collaboration avec les intervenants municipaux, y compris les collectivités autochtones et les partenaires du MTO, Ontario Northland veillera à l'harmonisation des priorités, mettra l'accent sur le respect de ses engagements et s'emploiera à être un partenaire de confiance pour fournir des services de grande qualité.

Valeurs

Ontario Northland adhère aux valeurs suivantes :

Sécurité. Arrêt complet.

La sécurité est au cœur de toutes nos activités. Nous ne faisons pas de compromis à cet égard, que ce soit pour notre personnel ou pour nos clients.

Surpasser les attentes

Nous sommes fiers de servir nos clients et nos collectivités. Nous saisissons toutes les occasions de dépasser leurs attentes et de remettre en question le statu quo afin de répondre à leurs besoins en constante évolution.

Toujours se soucier des autres

Nous nous soucions les uns des autres, de nos clients, du travail que nous faisons et de la manière dont nous le faisons. Nous créons un environnement respectueux où nous pouvons être nous-mêmes, nous sentir valorisés et offrir le meilleur rendement possible.

Se concentrer sur le chemin à parcourir

C'est avec nos objectifs en tête que nous nous employons à croître et à innover. Nos priorités s'harmonisent avec celles du gouvernement et du MTO et nous veillons toujours à respecter nos engagements.

Montrer la voie

Nous pouvons tous être des chefs de file. Nous assumons nos responsabilités, nous nous faisons confiance les uns les autres au moment de faire ce qu'il faut faire et nous nous exprimons pour améliorer les choses.

Gouvernance

Les commissaires d'Ontario Northland sont chargés de veiller à ce que l'organisme respecte son engagement à fournir des services de grande qualité à la population ontarienne tout en remplissant son mandat. Le conseil d'administration est composé de représentants nommés par le gouvernement provincial et issus de collectivités de l'ensemble de la zone de service d'Ontario Northland. Le conseil d'administration se réunit au moins quatre fois par année pour prendre connaissance des principaux projets, du rendement et de l'orientation stratégique de l'organisme, ainsi que pour offrir une orientation à cet égard.

Personne nommée	Début du mandat	Fin du mandat	Rémunération
Alan Spacek, président	28 janvier 2022	27 janvier 2025	10 650 \$
Robert Joseph Falconi, vice-président	28 janvier 2022	27 janvier 2025	2 400 \$
Randolph William Nickle, directeur	16 décembre 2021	15 décembre 2024	1 700 \$
Lynne Innes, directrice	6 janvier 2022	5 janvier 2024	700 \$
Roberta Sawchyn, directrice	29 juillet 2021	28 juillet 2024	1 200 \$
Fred Gibbons, directeur	19 janvier 2023	18 janvier 2026	2 600 \$
William Ferguson, directeur	13 juillet 2023	12 juillet 2026	3 000 \$
Chad Evans, directeur général	9 février 2024	8 février 2025	Chad Evans reçoit un salaire annuel en tant que directeur général de la Commission de transport Ontario Northland, mais ne perçoit pas de rémunération en tant que membre du conseil d'administration.

Remarque : Tel qu'il est indiqué dans le tableau ci-dessus, le mandat de Lynne Innes à la Commission de transport Ontario Northland a pris fin en janvier 2024.

Contexte opérationnel

Ontario Northland a réalisé des progrès importants dans le cadre de plusieurs grands projets. On a réalisé des progrès notables et franchi des jalons importants dans le cadre du programme Northlander, grâce à de vastes activités de mobilisation du public et des intervenants. En outre, Ontario Northland a fait progresser des initiatives clés en matière de promotion de la sécurité, de gestion des actifs, de planification des ressources et de mise à niveau technologique, démontrant ainsi son engagement en faveur de l'excellence opérationnelle et de la croissance stratégique.

Service de transport ferroviaire de passagers Northlander

Au cours de l'exercice 2023 - 2024, Ontario Northland a organisé 15 activités de mobilisation du public, dont 13 séances en personne et 2 séances virtuelles. Ces événements ont permis de faire le point sur les projets et de recueillir les commentaires du public afin d'orienter la prise de décisions futures. Ces événements, ainsi que les activités de mobilisation autochtones et municipales, soulignent l'engagement d'Ontario Northland à collaborer et à renforcer les relations.

Au nombre d'autres faits saillants figurent la réalisation d'études de marché visant à améliorer la planification des projets et les stratégies d'approvisionnement. Les travaux d'étude géotechnique ont été lancés et la préparation du processus d'évaluation du projet de transport en commun et ferroviaire a commencé pour la construction de la future gare de Timmins-Porcupine. La première séance d'information publique a eu lieu en mars 2024.

Promotion de la sécurité

Ontario Northland a amélioré les communications internes sur la sécurité en fournissant aux employés des mises à jour périodiques sur des sujets tels que la protection respiratoire, les préoccupations en matière de conformité et l'évitement des activités à risque élevé. Ces messages ont été diffusés au moyen de divers modes de communication, notamment des courriels, des vidéos et des bulletins d'information. L'équipe de santé et de sécurité d'Ontario Northland a continué de mettre en œuvre et de surveiller les processus, procédures et politiques de sécurité nouveaux et en cours. Ces travaux ont notamment mis davantage l'accent sur les observations et les vérifications et ont donné lieu à une augmentation du nombre d'observations sur place, qui est passé de 4 162 au cours de l'exercice 2022 - 2023 à 5 124 au cours de l'exercice 2023 - 2024.

Ontario Northland a été en mesure de tirer parti de la nouvelle technologie pour mesurer d'autres indicateurs de rendement clés (IRC), afin de surveiller le respect de ses responsabilités en matière de santé et de sécurité. À titre d'exemple, le taux de fréquence des accidents avec arrêt de travail d'Ontario Northland était de 2,93 pour l'exercice 2023 - 2024, soit une baisse par rapport à 3,56 pour l'exercice 2022 - 2023. Il s'agit d'une amélioration considérable qui souligne la priorité que l'organisme continue d'accorder à la santé et à la sécurité.

Gestion des actifs de l'entreprise

La première phase du programme de gestion des actifs de l'entreprise a été mise en œuvre avec succès, ce qui a permis d'améliorer l'ensemble des travaux au sein de la Division des autocars. Un ensemble de principes directeurs solides et de modèles standard ont été améliorés tout au long de l'année afin de rationaliser les processus de gestion de l'exécution des travaux et de gestion de la chaîne d'approvisionnement. Ontario Northland met l'accent sur l'harmonisation stratégique de tous les secteurs d'activité et sur l'amélioration de la planification de la mise en œuvre et du suivi des avantages, et ce, dans le but de mettre en œuvre l'équipement d'entretien ferroviaire au cours de l'exercice 2025.

Planification des ressources de l'entreprise

Ontario Northland a achevé avec succès la phase d'évaluation de l'état de préparation au programme de planification des ressources de l'entreprise et les employés ont apporté une contribution considérable aux exigences et processus opérationnels. Le processus d'approvisionnement a déjà commencé et en est à ses débuts, car nous cherchons à trouver une solution qui répondra à notre besoin de moderniser nos systèmes de planification des ressources de l'entreprise. Cette initiative stratégique pluriannuelle facilitera l'intégration de plusieurs systèmes, ce qui favorisera diverses économies liées aux processus grâce à une réduction des processus manuels et d'intégration des systèmes, ainsi que des avantages inhérents associés à la transition vers une base de données centrale unique qui améliorera les flux de travaux, l'établissement de rapports et la prise de décision.

Mises à niveau technologiques

Le service de technologie de l'information d'Ontario Northland a achevé la deuxième année de sa feuille de route quinquennale. Au nombre des principales réalisations figurent la poursuite de la migration des principaux outils de collaboration vers des solutions d'infonuagique, l'amélioration de la connectivité numérique des consommateurs pour la division des Services voyageurs grâce à des services Wi-Fi mobiles améliorés à bord des autocars, le début des travaux d'installation de services Wi-Fi à bord du Polar Bear Express, la poursuite de l'amélioration de la communication et de l'analytique des données, de même que le renforcement de la position de l'organisme en matière de cybersécurité.

Principales activités opérationnelles

Ontario Northland a continué à réaliser des progrès globaux dans l'ensemble de ses divisions opérationnelles en adoptant une approche uniforme et ciblée pour atteindre des objectifs et assumer des responsabilités précis.

Services voyageurs

Le parc d'autocars d'Ontario Northland a parcouru 4,5 millions de kilomètres au sein d'un vaste réseau. Au cours du dernier exercice, 314 332 déplacements de voyageurs ont été effectués et 30 356 colis ont été traités. De plus, en partenariat avec une société de transport de Toronto, Ontario Northland a ajouté 17 nouveaux points de ramassage et de dépôt de colis dans la région élargie du Golden Horseshoe. Tel qu'il est indiqué dans le plan d'activités 2023-2024, un abribus équipé de panneaux solaires a été construit avec succès à l'installation d'entretien des autocars de North Bay.

En février 2024, Ontario Northland a démontré son engagement en faveur d'un avenir plus inclusif et accessible en organisant sa première réunion publique virtuelle sur l'accessibilité. Cet événement a permis de dévoiler le [plan pluriannuel d'accessibilité 2023 - 2027](#) et a permis au public de fournir une rétroaction.

Ontario Northland a également organisé quatre réunions avec le Comité consultatif de l'accessibilité au cours du présent l'exercice, axées sur la réunion publique et la réalisation du plan pluriannuel d'accessibilité.

Le train de passagers Polar Bear Express a assuré 52 758 déplacements de voyageurs entre Cochrane et Moosonee. Six dates de service supplémentaires ont été ajoutées à l'horaire existant du Polar Bear Express pour répondre aux besoins en matière de transport exprimés par les membres de la collectivité de Moosonee et de la Première Nation crie de la Moose. En outre, en juin 2023, des services ferroviaires supplémentaires ont été mis en place pour faciliter l'évacuation des membres de la collectivité en raison de feux de forêt.

Remise à neuf et entretien mécanique des actifs ferroviaires

Ontario Northland exploite un Centre de remise à neuf et de réparation qui offre des services de réparation de voies ferrées pour répondre aux exigences du réseau ferroviaire d'Ontario Northland, de même qu'aux clients externes. La division Entretien mécanique des actifs ferroviaires répare et entretient le parc de trains de voyageurs et de locomotives d'Ontario Northland et fournit des services mécaniques aux clients externes. Ces deux groupes ont réalisé des progrès importants en matière de réalisation d'économies, de normalisation des pratiques exemplaires et de recrutement de talents. Cela a permis à la division de mettre l'accent sur les activités génératrices de recettes, en acceptant avec succès de nouveaux travaux de réparation externes et en réduisant davantage les besoins globaux en subventions de l'organisme. La remise à neuf des voitures à deux niveaux et des voitures à cabine pour un autre organisme provincial est demeurée une priorité, un projet de 15 voitures à cabine ayant été achevé et un projet de 56 voitures-coachs ayant été lancé.

Services ferroviaires

La division des Services ferroviaires est la locomotive d'Ontario Northland au chapitre des revenus. L'achat de wagons-trémies céréaliers neufs au cours de l'exercice précédent a permis à Ontario Northland de répondre à la demande grandissante en matière agricole dans la région du Nord-Est.

L'équipe chargée de l'infrastructure ferroviaire a mené des projets d'amélioration continue des voies ferrées et a investi dans l'entretien des ponts et des ponceaux, ainsi que dans la modernisation de l'infrastructure ferroviaire. L'équipe a amélioré les opérations et a réalisé des économies en vue de maximiser le capital de ressources humaines pour ces opérations.

La division des Services ferroviaires a étudié les nouvelles technologies et les nouveaux partenariats en vue d'accroître la sécurité ferroviaire, notamment l'achat d'un véhicule automatisé d'inspection des voies pour faciliter l'évaluation, l'entretien et la réparation périodiques des voies ferrées.

Services généraux

La division des Services généraux a mis en œuvre des stratégies qui ont permis d'améliorer la production de rapports, de garantir la conformité, de favoriser la souplesse et d'atténuer les risques. Tel qu'il est indiqué dans le plan d'activités 2023 - 2024, l'acquisition de talents est une priorité essentielle. La division des Ressources humaines a recruté avec succès 196 employés, en vue de l'exercice de fonctions nouvelles et existantes, ce qui a renforcé la capacité de l'organisme de répondre aux exigences de la croissance organisationnelle.

Ontario Northland a également réalisé des progrès au chapitre de son programme de renouvellement des installations à long terme, qui s'harmonise avec les activités d'évaluation de l'état des installations dans l'ensemble de l'organisation. L'équipe a continué de relever les possibilités de réduction des coûts et supervise un certain nombre de projets d'agrandissement et de renouvellement des installations à l'appui de la croissance de nos services.

Ontario Northland a affiné ses stratégies de marketing et de communication pour garantir l'harmonisation avec les objectifs et les besoins grandissants de l'organisme. Cette équipe a mis l'accent sur l'élaboration de campagnes couronnées de succès visant à augmenter les ventes de billets sur des marchés ciblés, à accroître les efforts de recrutement et à établir des sources de revenus autres que les ventes de billets. Ontario Northland a continué d'élargir ses activités de sensibilisation communautaire et sa capacité d'établissement de relations avec les intervenants. Cela a été démontré par l'organisation d'événements de mobilisation du public et de tables rondes autochtones dans le cadre du programme Northlander.

Appuyer les priorités du gouvernement

Conformément à la Directive concernant les organismes et les nominations, le ministre des Transports doit présenter à Ontario Northland une lettre d'instructions annuelle qui définit les attentes pour l'exercice à venir. La lettre d'instructions annuelle de 2023 - 2024 a été publiée le 3 novembre 2022. Voici les faits saillants des principales mesures prises par Ontario Northland pour répondre à ces attentes :

1. **Excellence opérationnelle dans la prestation de services de transport efficaces, sécuritaires et fiables dans le Nord de l'Ontario**

- Au cours de l'exercice 2023 - 2024, Ontario Northland a fourni des services de transport fiables, comme en témoigne la ponctualité du Polar Bear Express (93 %) et des services d'autocars (69 %).
- Ontario Northland a fourni des services essentiels de transport ferroviaire de marchandises en assurant le transport de 37 957 wagons complets de marchandises au cours de l'exercice 2023 - 2024. Le transport des marchandises du Nord de l'Ontario a progressé grâce à des investissements dans la flotte de wagons de l'organisme, y compris l'achat de trois wagons couverts à température contrôlée. Des wagons de la flotte ont également été modifiés pour répondre aux besoins des clients, notamment l'apport d'améliorations à neuf wagons-poste centraux et à six wagons plats.
- La sécurité est demeurée la priorité absolue d'Ontario Northland. L'organisme a continué d'utiliser son système de suivi de la santé et de la sécurité pour surveiller les accidents et les blessures au travail. Les observations et les risques en matière de sécurité ont été signalés à l'équipe de direction lors de réunions ordinaires qui ont permis d'examiner les tendances et de veiller à ce que les enquêtes progressent.

- L'organisme a amélioré ses initiatives de recrutement pour attirer des talents, de même que veiller à leur perfectionnement et à leur maintien en poste, ce qui a fait passer l'effectif de 839 à 924 personnes à fin de l'exercice 2023 - 2024.
- Afin de poursuivre ses efforts en vue de constituer une main-d'œuvre solide, diversifiée et inclusive, Ontario Northland a mis sur pied un comité de la diversité, de l'équité et de l'inclusion. Ontario Northland a également procédé à une évaluation des besoins en formation de la main-d'œuvre, ce qui a permis de définir des stratégies, d'améliorer le rendement et de favoriser une culture organisationnelle positive.
- Ontario Northland a travaillé de concert avec l'Ontario Motor Coach Association (OMCA) sur un projet d'accord de nolissement visant à préciser le moment où les transporteurs publics offrent et fournissent des services de nolissement, afin d'améliorer les possibilités de collaboration entre les fournisseurs de services de transport des secteurs privé et public dans toute la province. Le MTO a participé au processus dès les premières ébauches de l'accord. Cet effort a jeté les fondements de futurs partenariats entre Ontario Northland et le secteur privé afin d'améliorer la coordination des services concernant la prestation de services d'autocars interurbains.
- La formation sur la lutte contre la traite de personnes à l'intention des employés de première ligne s'est poursuivie au cours de l'exercice 2023 - 2024. Un programme de voyageurs fantômes a également été mis en place, dans le cadre duquel des employés d'Ontario Northland voyagent à bord des autocars pour observer les voyageurs et signaler les activités présumées de traite de personnes. L'organisme a continué de travailler de concert avec la Police provinciale de l'Ontario et le programme « Busing on the Lookout » pour promouvoir les efforts de lutte contre la traite de personnes en Ontario. Des autocollants faisant la promotion de la ligne d'urgence National Human Trafficking Hotline ont été apposés sur tous les autocars d'Ontario Northland, sur le train Polar Bear Express, ainsi que dans les gares. Environ 82 autocollants et 22 affiches ont été traduits en français ainsi que dans les trois langues autochtones les plus courantes en Ontario (cri, ojibway et oji-cri) afin d'élargir la portée des efforts.
- On a accordé la priorité à l'augmentation de la mobilisation auprès des collectivités autochtones et une ressource a ainsi été désignée pour diriger les activités de mobilisation des Autochtones dans le cadre du projet Northlander. L'organisme a également participé à des événements culturels importants, notamment le festival Creefest et le rassemblement Gathering of Our People à Moose Factory.
- Les investissements dans l'équipement d'infrastructure comprenaient la remise à neuf des voitures d'entretien des voies et l'achat d'une voiture de contrôle de la géométrie de la voie d'occasion.
- Les données relatives à la billetterie ont continué d'appuyer la planification des transports. Ces données ont permis d'améliorer l'évaluation des emplacements de l'organisme, du rendement des services et des possibilités de communication avec les fournisseurs de services de transport municipaux.
- Ontario Northland a rencontré l'équipe Mushkegowuk Drug Task Force en janvier 2024 afin de poursuivre les discussions avec celle-ci en vue d'élaborer des stratégies pour contribuer à lutter contre le trafic illicite de drogues dans les collectivités de la côte de la baie James.

- L'équipe du Polar Bear Express surveille continuellement les menus du service de restauration de la voiture-restaurant et a maintenu un objectif de 35 % pour les coûts alimentaires (la référence interne de l'organisme s'harmonisant avec l'industrie), qui représente le ratio des dépenses relatives aux ingrédients alimentaires dans les menus, exprimé en pourcentage par rapport aux recettes.

2. Excellence en matière de gouvernance et de responsabilisation

- Ontario Northland a travaillé en étroite collaboration avec le MTO afin d'évaluer l'organisme et d'élaborer des initiatives visant sa modernisation, ce qui a donné lieu à l'élaboration du plan d'action pour la modernisation d'Ontario Northland. Ce plan énonce une approche stratégique visant à moderniser les capacités, la technologie, les processus et la gouvernance de l'organisme.
- Le plan d'action pour la modernisation d'Ontario Northland présente les exigences, les rôles et les améliorations du système nécessaires pour améliorer le programme de mesure du rendement d'Ontario Northland. Un rôle en matière de renseignement opérationnel et un cadre de recrutement ont été mis en place en février 2024.
- Ontario Northland et le MTO ont réussi à mettre en place un protocole d'entente mis à jour au cours de l'exercice 2023 - 2024. Ce protocole d'entente établit les relations de responsabilisation entre le MTO et Ontario Northland, définit les rôles et les responsabilités, en plus de clarifier les exigences en matière opérationnelle, administrative, financière, de dotation en personnel, de vérification et d'établissement de rapports.
- Ontario Northland a continué de collaborer avec le MTO à l'abrogation et au remplacement de la Loi sur la Commission de transport Ontario Northland.
- Ontario Northland a respecté en grande partie les directives et politiques gouvernementales applicables et a veillé à la transparence et à la responsabilisation dans le cadre de la production de rapports. Ontario Northland a respecté tous les processus d'approbation et d'examen établis, conformément aux exigences de la Directive concernant les organismes et les nominations, aux normes et pratiques comptables, au cadre éthique de la Loi de 2006 sur la fonction publique de l'Ontario et aux constatations des vérifications, le cas échéant
- Ontario Northland a continué de tenir le MTO informé des initiatives prévues et en cours au moyen de rapports trimestriels, de réunions mensuelles de mise à jour de l'organisme et de rapports de communication organisationnels hebdomadaires.
- Ontario Northland a procédé à la mise à jour annuelle de la matrice des compétences de son conseil d'administration afin de relever les lacunes et les possibilités en matière de compétences, de connaissances et d'expérience.
- La politique sur le mandat et la délégation de pouvoirs du conseil d'administration a été examinée et mise à jour. Ontario Northland a examiné ses processus décisionnels, tant ceux de la direction que ceux du conseil d'administration.
- Ontario Northland a mis à jour les protocoles de communication et a amorcé l'élaboration d'un cadre de gestion des relations.

3. Promotion d'initiatives clés en matière de transport

- Ontario Northland a élargi ses liaisons avec le Réseau GO à la gare de King City et de l'autoroute 407.
- En février 2024, un programme pilote a été lancé en partenariat avec Orillia Transit pour permettre aux voyageurs de bénéficier d'une correspondance sans heurts avec le réseau de transport en commun d'Orillia.
- Le train de passagers Polar Bear Express a amélioré l'utilisation de ses voitures-coachs, qui est passée de 47 au cours de l'exercice 2022 - 2023 à 61 % au cours du présent exercice. Il s'agit du nombre de sièges occupés dans les voitures-coachs lors d'un voyage. La différence représente 561 voitures-coachs de moins pour transporter le nombre proportionnel de passagers.
- La Moose River Heritage and Hospitality Association, la Ville de Moosonee et Ontario Northland ont collaboré à l'exposition, à la gare de Moosonee d'Ontario Northland, d'artefacts qui se trouvaient autrefois au Revillon Frères Museum. Cette initiative a amélioré l'expérience touristique et est devenue une source de fierté locale, les membres de la collectivité racontant aux employés et aux voyageurs des histoires sur les outils et les artefacts exposés.
- La technologie Wi-Fi a été améliorée dans le parc d'autocars de l'organisme. La mise à niveau offre aux voyageurs des services de connexion Internet améliorés et une série d'options de divertissement haut de gamme.

4. Mise en œuvre du plan de gestion des immobilisations

- Ontario Northland a poursuivi ses travaux en matière de gestion des immobilisations et de communication des données relatives à la gestion des immobilisations afin de favoriser la durabilité, de réduire l'entretien et d'améliorer la sécurité. La division des Services ferroviaires a effectué des travaux de remise en état sur les immobilisations suivantes : 3 ponts, 18 ponceaux et 6 ponceaux profonds, la modernisation du système de signalisation de 6 passages à niveau, 119,09 km de voies ont été nivelés et alignés, 191,51 km de rails ont été meulés, 68 662 traverses de voies ont été remplacées et 31,54 km de voies ferrées ont été améliorés.
- L'équipe chargée de la gestion des actifs de l'entreprise a poursuivi ses efforts pour renforcer les capacités et les processus opérationnels liés à la gestion des actifs. À la suite de la mise en œuvre réussie du logiciel et des processus de gestion des actifs de l'entreprise dans le cadre des opérations relatives aux autocars, la planification est en cours pour apporter des améliorations supplémentaires au système et étendre le tout à d'autres secteurs d'opération tels que les services ferroviaires.
- Les travaux de construction d'un nouveau bâtiment d'entretien de l'infrastructure ferroviaire ont commencé à Englehart. Cette installation fournira un espace intérieur pour l'équipement d'entretien des voies ferrées, augmentant ainsi le cycle de vie des pièces et des machines.

- Un abribus a été construit à l'installation d'entretien des autocars de North Bay entre octobre 2023 et mars 2024. Équipée de panneaux solaires sur le toit, cette structure fournit un espace couvert pour entreposer les autocars lorsqu'ils ne sont pas en service et contribue à la réalisation d'économies opérationnelles et d'économies de coûts en utilisant l'énergie de réserve pour aider à compenser les coûts d'électricité de l'installation d'entretien des autocars voisine. La lettre d'instructions annuelle comprenait également des engagements pangouvernementaux. Ontario Northland a souligné les moyens par lesquels l'organisme a contribué à faire avancer ces travaux dans ces domaines clés.

La lettre d'instructions annuelle comprenait également des engagements pangouvernementaux. Ontario Northland a souligné les moyens par lesquels l'organisme a contribué à faire avancer ces travaux dans ces domaines clés.

Compétitivité, durabilité et gestion des dépenses

- Ontario Northland a réparé et entretenu des locomotives appartenant à des sociétés minières et a loué des locomotives à des clients afin de veiller à ce qu'ils puissent maintenir leurs volumes de trafic ferroviaire.
- Ontario Northland a mené ses activités conformément aux affectations financières internes de l'organisme.
- Au cours de l'exercice 2023 - 2024, Ontario Northland a mené à bien 48 processus d'approvisionnement concurrentiel ouverts (demandes de propositions et demandes de qualification), 1 préavis d'approvisionnement et 1 avis d'intention. L'organisme a également élargi l'équipe d'approvisionnement afin d'établir un service plus solide et plus transparent.

Transparence et responsabilisation

- Trois réunions ordinaires du conseil d'administration ont eu lieu au cours de l'exercice 2023 - 2024 afin de garantir la responsabilisation globale de l'organisme et du conseil d'administration. En outre, plusieurs réunions extraordinaires ont été organisées pour donner suite aux nouvelles priorités.
- Ontario Northland a continué à améliorer son processus d'approbation des ordres de modification demandés afin de veiller à ce que les demandes soient conformes à la politique d'approvisionnement d'Ontario Northland pour améliorer la transparence et l'efficacité des pratiques d'approvisionnement au sein de l'organisme.
- Afin de favoriser un processus d'approvisionnement plus transparent, l'Ontario a commencé à mettre au point une méthode de présélection des fournisseurs.
- Ontario Northland a mis à jour sa politique d'approvisionnement afin de mieux vérifier la conformité avec cette politique. L'organisme se rapproche ainsi de la participation aux processus d'approvisionnement concurrentiel sur invitation dont les seuils sont inférieurs à ceux des accords commerciaux internationaux et supérieurs à ceux des accords commerciaux nationaux, ce qui améliorera la transparence.

Gestion des risques

- Au cours de l'exercice 2023 - 2024, Ontario Northland a réalisé une vérification exhaustive conformément aux Règles pour l'accessibilité des contenus Web 2.0.
- Ontario Northland s'est employée à veiller à ce que les processus, les procédures et les politiques de sécurité, nouveaux et en cours, soient mis en œuvre. Ces travaux ont notamment mis davantage l'accent sur les observations et les vérifications.
- Ontario Northland a fait appel à des consultants pour l'élaboration de processus de travail liés à l'acquisition de talents. Les consultations ont permis de relever les goulots d'étranglement et les domaines potentiels de croissance afin de réduire les risques ainsi que d'attirer et de maintenir en poste les talents.

Gestion de l'effectif

- Conformément aux directives de la fonction publique de l'Ontario, Ontario Northland a continué de tirer parti des environnements de travail hybrides pour répondre aux besoins de l'organisation.
- Un comité de mieux-être des employés a été mis sur pied. Le groupe a lancé un sondage auprès des employés qui a permis d'éclairer l'élaboration de programmes et d'initiatives de mieux-être.
- Ontario Northland a embauché un spécialiste de l'acquisition de talents au sein de l'équipe de recrutement à l'appui du perfectionnement de sa main-d'œuvre.

Diversité et inclusion

- Ontario Northland a embauché un spécialiste de l'inclusion, de la diversité, de l'équité et de l'accessibilité pour renforcer la priorité qu'accorde l'organisme aux initiatives de diversité et d'inclusion à l'échelle organisationnelle. Ce rôle est également venu compléter le plan pluriannuel d'accessibilité de l'organisme et le tout a été présenté aux membres du public lors de la première réunion publique annuelle d'Ontario Northland sur l'accessibilité, qui s'est tenue en février 2024.
- Le personnel d'Ontario Northland travaillant sur le projet Northlander a reçu une formation de sensibilisation aux cultures autochtones en janvier 2024.
- En février 2024, le personnel d'Ontario Northland a participé à trois salons de l'emploi dans les collectivités de Moosonee et de Moose Factory. Ces événements ont renforcé les efforts de recrutement et ont davantage démontré l'engagement de l'organisme à entretenir des relations positives avec les collectivités du territoire desservi.
- Les employés d'Ontario Northland ont assisté à des séances d'information visant à mieux aider les nouveaux immigrants au Canada à trouver un emploi.
- Ontario Northland a établi un partenariat avec le Centre canadien pour la diversité et l'inclusion afin de permettre à ses employés d'accéder à des webinaires en direct sur divers sujets, ainsi qu'à un dépôt contenant d'anciens webinaires enregistrés, des documents de référence et autres ressources.
- Ontario Northland a organisé des séances de formation volontaires à l'intention des employés portant sur divers sujets liés à la diversité et à l'inclusion, tels que les préjugés inconscients, le travail de réconciliation et le perfectionnement en leadership.

Collecte de données

- Ontario Northland a mis en place un cadre pour un ensemble de politiques et de pratiques exemplaires en matière de gestion et de conservation des données.
- L'organisme a élaboré une feuille de route pour garantir la conformité avec la législation, les directives et les politiques en matière de gestion de l'information.
- L'organisme a achevé la mise en place d'une solution de vidéosurveillance centralisée et a installé 265 caméras sur 27 sites afin de renforcer la sécurité des employés et des voyageurs ainsi que de l'équipement et des actifs.
- Dans le cadre de ses efforts continus en matière de cybersécurité, Ontario Northland a mis en place l'authentification multifactorielle dans l'ensemble de l'organisme.
- L'organisme a distribué des communications aux employés pour les sensibiliser à l'importance de la protection des renseignements personnels, de la gestion des dossiers et de l'information, ainsi qu'à la manière de naviguer en ligne en toute sécurité.

Prestation des services numériques et service à la clientèle

- Ontario Northland a continué de réaliser des progrès en ce qui concerne l'accès à la technologie Wi-Fi et à des options de divertissement à bord du Polar Bear Express.
- L'organisme a embauché deux analystes des données opérationnelles pour contribuer à la collecte et à l'analyse de données à l'appui des décisions opérationnelles.
- Les médias sociaux et la fonction de clavardage du site Web sont demeurés des stratégies efficaces pour aider les clients ayant des questions ou des préoccupations.
- Les programmes de mise en œuvre de la gestion des actifs de l'entreprise et de préparation à la planification des ressources de l'entreprise se sont poursuivis dans le cadre des efforts de modernisation d'Ontario Northland et de l'amélioration des services numériques.

Rendement opérationnel

Ontario Northland a avancé des projets clés visant à moderniser ses opérations et à améliorer les services offerts aux voyageurs et aux clients. Ces projets comprenaient notamment de projets pluriannuels tels que la nouvelle ère du Northlander, la gestion des actifs de l'entreprise et la planification des ressources de l'entreprise. En outre, l'organisme a élaboré un plan d'action global de modernisation afin d'orienter stratégiquement les efforts futurs et de renforcer les capacités.

En mars 2024, Ontario Northland a conclu avec succès une convention collective avec la section locale 103 d'Unifor, assurant ainsi la stabilité du plus grand syndicat de l'organisme.

Le nombre de tonnes-milles payantes de la division des Services ferroviaires a dépassé les objectifs de 10 %, grâce à une hausse de la demande de services de transport ferroviaire des marchandises de la part des secteurs forestier et minier. Tel qu'il est indiqué dans le plan d'activités 2023 - 2024, l'organisme a élargi ses capacités de transbordement au moyen de sites de transbordement nouveaux ou agrandis à New Liskeard, à Englehart et à Earlton.

À la fin de l'exercice, Ontario Northland comptait 924 employés, soit une hausse de 10 % par rapport à l'exercice précédent, grâce à un fort rendement opérationnel et à la nécessité de ressources supplémentaires pour les grands projets. Une restructuration de l'équipe de direction à la mi-exercice a permis de renforcer les capacités afin de favoriser la croissance future de l'organisme.

Des facteurs environnementaux, dont l'augmentation du prix de l'essence, l'inflation, la concurrence sur le marché du travail et des pénuries de travailleurs qualifiés, ont eu une incidence sur les activités au cours du dernier exercice. Ces difficultés soulignent l'importance de mettre en œuvre des stratégies adaptatives pour maintenir l'excellence opérationnelle dans des conditions économiques en constante évolution.

L'achalandage des services d'autocars d'Ontario Northland a dépassé les objectifs de 37 %, et l'achalandage du Polar Bear Express a dépassé de 19 % l'objectif fixé pour l'exercice 2023 - 2024. Ces chiffres indiquent une reprise constante à la suite des répercussions de la pandémie de COVID 19. L'organisme s'est efforcé d'améliorer son rendement opérationnel tout en réalisant des initiatives propres au gouvernement et aux transports, comme indiqué. Les renseignements sur les principales mesures opérationnelles figurent ci-après :

Indicateurs de rendement clés

Disponibilité du parc d'autocars			
Objectif pour l'exercice 2023-2024	Réalisation de l'exercice 2023-2024	Exercice 2022-2023	Exercice 2021-2022
80 %	À la fin du mois de décembre 2023, la disponibilité était de 91 %	94 %	91 %
<p>Renseignements : Cette mesure représente le pourcentage d'autocars qui sont disponibles pour des itinéraires ou des voyages nolisés et englobe les autocars qui sont immobilisés, mais prêts à être utilisés. La disponibilité du parc d'autocars a continué de s'améliorer au cours des deux derniers exercices, ce qui garantit que des autocars sont disponibles pour répondre aux demandes de nolisement et remplacer les autocars qui ont des problèmes mécaniques en cours de route.</p>			

Remarque : Les données relatives à la disponibilité du parc d'autocars ne sont disponibles que jusqu'à la fin décembre 2023, car la mesure de l'indicateur de rendement clé (IRC) est en cours de transition par l'intermédiaire du système HXGN mis en œuvre dans le cadre du programme de gestion des actifs de l'entreprise. Les objectifs, la méthode et la définition révisés seront fournis dans les prochains rapports.

Achalandage du Polar Bear Express			
Objectif pour l'exercice 2023-2024	Réalisation de l'exercice 2023-2024	Exercice 2022-2023	Exercice 2021-2022
44 324	52 758	46 201	26 299
<p>Renseignements : L'achalandage du train de passagers Polar Bear Express correspond au nombre total de billets de passage pour lesquels des recettes ont été réalisées au cours d'un exercice donné.</p> <p>L'achalandage au cours du quatrième trimestre a augmenté en moyenne de 41 % par rapport à l'achalandage de l'exercice précédent au cours de la même période. Cette augmentation est attribuable à l'ouverture et à la fermeture sporadique du chemin Wetum, une route de glace reliant Moose Factory et Smooth Rock Falls. L'achalandage a également augmenté au début de l'exercice 2024 jusqu'à l'été, en raison des événements communautaires organisés pour la célébration du 350^e anniversaire de Moose Factory (plus de 350).</p>			

Achalandage dans les autocars

Objectif pour l'exercice 2023-2024	Réalisation de l'exercice 2023-2024	Exercice 2022-2023	Exercice 2021-2022
229 545	314 332	281 790	167 676

Renseignements : L'achalandage dans les autocars correspond au nombre total de billets de passage d'autocar pour lesquels des recettes ont été réalisées au cours d'un exercice donné. Au cours des deux dernières années, l'achalandage a repris selon les niveaux précédant la pandémie.

La croissance de l'achalandage dans les autocars est attribuable à la hausse de l'achalandage dans les corridors Thunder Bay–Winnipeg et Sudbury–Ottawa. D'autres itinéraires ont enregistré une légère croissance ou un nombre de billets stable, ce qui a contribué à un achalandage plus important que prévu au cours de l'exercice.

Services ferroviaires – Minutes de pénalité à la suite d'une limitation de vitesse

Objectif pour l'exercice 2023-2024	Réalisation de l'exercice 2023-2024	Exercice 2022-2023	Exercice 2021-2022
800	322	374	474

Renseignements : La division des Services ferroviaires suit de près l'incidence des limitations de vitesse sur le rendement en se servant, en guise de mesure, des minutes de pénalité à la suite d'une limitation de vitesse. Les limites de vitesse sont déterminées par la pente et la courbure des voies. Si l'état de la voie se détériore, une limitation de vitesse entre en vigueur pour cette section de voie jusqu'à ce qu'elle puisse être réparée. Cette mesure du rendement évalue le temps ou les minutes de « pénalité » supplémentaires qu'il faut à un train pour effectuer le trajet en raison de la limitation de vitesse.

On assure un suivi mensuel à cet égard pour chaque subdivision de la voie ferrée. Les limitations de vitesse sont un bon moyen d'évaluer l'état de l'infrastructure des voies ferrées et le succès des investissements dans les immobilisations. Cette mesure est d'une grande utilité pour déterminer où, sur le réseau, il faut investir. Moins il y a de minutes de pénalité, plus l'infrastructure est en bon état. Un réinvestissement dans les immobilisations a commencé à l'exercice 2018 - 2019 et cette mesure du rendement montre les progrès réalisés dans ce domaine.

Tonnes-milles payantes de la division des Services ferroviaires

Objectif pour l'exercice 2023-2024	Réalisation de l'exercice 2023-2024	Exercice 2022-2023	Exercice 2021-2022
408 803	453 612	409 624	374 863

Renseignements : Les tonnes-milles payantes permettent à Ontario Northland de mesurer le rendement différentiel de ses activités. Cet indicateur permet d'assurer le suivi des charges transportées par rapport aux distances parcourues. Cet indicateur est utilisé dans l'industrie ferroviaire pour évaluer les revenus générés par le transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un mille. Les revenus du transport de marchandises comprennent le chargement de wagons, le chargement de wagons en dollars américains, le transport et l'aiguillage, notamment l'aiguillage avec le CN à North Bay, afin de continuer de respecter la mesure des wagons de la rame.

Les tonnes-milles payantes font l'objet d'un suivi par région afin de connaître les différences de productivité et les besoins en matière d'amélioration, comme le rajustement de la fréquence et de la puissance des trains. Cela permet de mesurer la productivité et d'indiquer où des rajustements peuvent être nécessaires. Le caractère saisonnier de la circulation ou les changements chez la clientèle ou ses habitudes d'expédition peuvent avoir une incidence sur ces résultats. En cas de changements importants, il pourrait être avisé de modifier la puissance ou la fréquence des trains.

Pourcentage du budget d'immobilisations dépensé

Objectif pour l'exercice 2023-2024	Réalisation de l'exercice 2023-2024	Exercice 2022-2023	Exercice 2021-2022
100 %	83 %	90 %	98 %

Renseignements : Ontario Northland a augmenté ses investissements dans le cadre de son plan de gestion des immobilisations afin de régler un important arriéré de travaux de réparation. Les investissements dans les immobilisations ont augmenté de 9 % depuis l'exercice 2022 - 2023, des contributions supplémentaires ayant été versées à l'appui de la mise au point et de la conception du service Northlander. Les perturbations de la chaîne d'approvisionnement mondiale ont entraîné des retards dans la réception d'articles dans le cadre du programme d'immobilisations. En réponse, Ontario Northland a reporté une partie du financement à l'exercice 2024 - 2025 pour assurer la poursuite des travaux d'immobilisations et est donc en deçà de l'objectif.

Ratio de recouvrement des coûts

Objectif pour l'exercice 2023-2024	Réalisation de l'exercice 2023-2024	FY 2022-23	FY 2021-22
71%	69%	69%	63%
79 %, à l'exclusion du Polar Bear Express	76 %, à l'exclusion du Polar Bear Express	75 %, à l'exclusion du Polar Bear Express	71 %, à l'exclusion du Polar Bear Express

Renseignements : Il s'agit du ratio entre les revenus totaux (à l'exclusion des subventions de fonctionnement, des subventions et de la vente d'actifs) et les coûts de fonctionnement totaux, y compris les affectations de l'organisation (à l'exclusion de l'amortissement, des avantages sociaux futurs des employés, de la désactualisation et des dépenses liées aux déraillements).

Le ratio de recouvrement des coûts est un indicateur clé du rendement financier et est révélateur de l'efficacité avec laquelle l'organisme mène ses activités. Ce ratio illustre également la mesure dans laquelle les activités de l'organisation se financent par elles-mêmes. Ontario Northland compare son ratio de recouvrement des coûts à ses résultats historiques et à ceux de ses homologues nord-américains. Le recouvrement des coûts pour l'exercice 2023 - 2024 se rapproche de l'objectif de 71 %. Malgré quelques pressions financières supplémentaires attribuables à l'augmentation des investissements dans la technologie et aux travaux associés au respect des mandats, ainsi que des répercussions inflationnistes, bon nombre de ces pressions financières ont été compensées par une augmentation des recettes. Le ratio de recouvrement des coûts d'Ontario Northland continue de dépasser celui d'autres organisations de l'industrie.

Ontario Northland s'efforce constamment d'améliorer son ratio de recouvrement des coûts en mettant en œuvre des initiatives visant à réaliser des économies dans le cadre de ses activités, en optimisant son utilisation des immobilisations provinciales et en augmentant ses recettes. À mesure qu'Ontario Northland poursuit ses efforts de modernisation de ses processus, de ses technologies et de ses services, elle générera des coûts ponctuels importants, dont les plus notables touchent les programmes de gestion des actifs de l'entreprise, de planification des ressources de l'entreprise et du service ferroviaire voyageurs Northlander.

Gestion des risques de l'entreprise

Ontario Northland a poursuivi l'amélioration de son programme de gestion des risques de l'entreprise à l'appui du processus décisionnel de l'organisation. La détermination, l'évaluation, la gestion, le suivi et la communication des nouveaux risques sont essentiels à la réussite de l'entreprise.

Voici les principaux risques ayant eu une incidence sur le rendement global de l'entreprise au cours du dernier exercice.

Évaluation des risques	Stratégie d'atténuation
<p>Le risque qu'Ontario Northland subisse des conséquences défavorables en raison de l'augmentation des prix du carburant découlant de l'absence de fonds de prévoyance pour faire face à l'inflation du prix du carburant.</p>	<p><i>Ce risque a été mentionné dans le plan d'activités 2023 - 2024 et est passé d'un risque MOYENNEMENT ÉLEVÉ À UN RISQUE FAIBLE pendant l'exercice. Le service des finances a continué d'analyser les coûts et de collaborer avec le MTO relativement aux stratégies à mettre en œuvre pour atténuer les pressions. Pour l'exercice, l'augmentation des recettes de la division des Services ferroviaires a dépassé toute dépense budgétaire excédentaire découlant de la hausse des prix du carburant. Cette compensation signifie que l'incidence nette n'a pas nui à la situation financière d'Ontario Northland.</i></p>
<p>Le risque qu'Ontario Northland ne soit pas en mesure de réaliser ses priorités clés en raison des difficultés à attirer et à maintenir en poste les meilleurs talents et gens de métier, découlant de la concurrence accrue relative aux meilleurs talents, de la pénurie de travailleurs qualifiés, des considérations relatives à la rémunération et des difficultés à attirer des professionnels qualifiés dans le Nord de l'Ontario. Ce risque pour la réalisation des priorités clés est davantage exacerbé par la mise en œuvre du projet de loi C-3, qui impose 10 jours de congé de maladie entièrement payés et a eu une incidence notable sur la productivité de notre organisation.</p>	<p><i>Ce risque a été mentionné dans le plan d'activités 2023 - 2024 et est passé d'un risque MOYENNEMENT ÉLEVÉ À UN RISQUE ÉLEVÉ pendant l'exercice. Un spécialiste de l'acquisition de talents a été embauché au cours de l'exercice pour contribuer aux efforts de recrutement de l'entreprise. On a assisté à de nombreux salons de l'emploi dans des régions clés, notamment à Cochrane et à Englehart, où il existe des pressions accrues en raison des postes vacants.</i></p> <p><i>La convention collective conclue avec la section locale 103 d'Unifor devrait faciliter le recrutement au cours de l'année à venir, car elle prévoit des salaires plus compétitifs pour les travailleurs qualifiés. La campagne de recrutement de l'organisme, « L'entreprise avec qui on s'engage à long terme », s'est poursuivie.</i></p>

<p>Le risque pour la santé et la sécurité du public et des employés d'Ontario Northland en raison de l'exposition potentielle aux dangers sur les anciens sites miniers de Cobalt découlant de la proximité de ces sites avec les biens immobiliers d'Ontario Northland.</p>	<p><i>Ce risque a été mentionné dans le plan d'activités 2023 - 2024 et demeuré un RISQUE ÉLEVÉ pendant l'exercice.</i></p> <p><i>La première phase des études environnementale et minière a été achevée. Selon les résultats, on recommande la nécessité d'une deuxième phase de travaux d'ingénierie détaillés pour résoudre les problèmes. Une demande de financement a été approuvée pour l'exercice 2025 - 2026. Ontario Northland gèrera les volets de la deuxième phase à venir de ces travaux.</i></p>
--	--

Rendement financier

Au cours de l'exercice 2023 - 2024, Ontario Northland s'est acquittée de façon responsable de son mandat, qui consiste à fournir des services de transport régionaux essentiels, tout en gérant ses fonds de fonctionnement et d'immobilisations. Les explications et l'analyse suivantes de la situation et des résultats financiers doivent être lues conjointement avec les états financiers vérifiés et les notes connexes.

Ontario Northland a généré des recettes de fonctionnement totales de 108,5 millions de dollars comparativement à 94,9 millions de dollars l'exercice précédent, ce qui représente une augmentation de 14 %. Cette croissance est attribuable à l'augmentation des recettes dans tous les secteurs d'activité, à la hausse de l'achalandage, à l'augmentation des travaux contractuels externes dans nos ateliers et à l'augmentation des recettes du transport de marchandises. De plus, le gouvernement de l'Ontario et Transports Canada ont versé environ 59,8 millions de dollars en contributions aux activités, ce qui porte les recettes totales d'Ontario Northland à 168,3 millions de dollars.

Les dépenses d'Ontario Northland s'élevaient à 152,2 millions de dollars comparativement à 132,8 millions de dollars l'exercice précédent, ce qui représente une hausse de 15 %, principalement attribuable à une augmentation de la main-d'œuvre, des avantages sociaux, ainsi que des matériaux et des pièces. Cette hausse des coûts est attribuable à une augmentation de l'échelle syndicale des salaires annuelle et à une augmentation de la main-d'œuvre en raison de l'élargissement des services de remise à neuf et de réparation, ainsi qu'à la nécessité de disposer de plus de matériaux à l'appui du travail contractuel. L'augmentation des coûts du carburant a eu une incidence sur les budgets opérationnels de chaque division.

Le MTO continue d'aider Ontario Northland à mettre à niveau sa technologie et ses processus, ce qui comprend un investissement opérationnel de 4,8 millions de dollars comparativement à 5,3 millions de dollars l'exercice précédent. Cela concerne les coûts liés à l'intégration des pratiques de gestion des actifs de l'entreprise, au lancement des travaux de planification des ressources de l'entreprise et au soutien des mises à niveau liées à la technologie en nuage.

Ontario Northland a enregistré un excédent des recettes sur les dépenses de 6,7 millions de dollars pendant l'exercice comparativement à un excédent de 9,1 millions de dollars l'exercice précédent.

Recettes

Les recettes opérationnelles d'Ontario Northland ont augmenté de 14,3 % par rapport à l'exercice précédent; cependant, les recettes d'Ontario Northland étaient inférieures au budget de 11 %, passant de 121,6 millions de dollars prévus au budget à 108,5 millions de dollars en recettes réelles. Les recettes par exercice (de 2021 - 2022 à 2023 - 2024) sont présentées ci-dessous.

Rapport financier	Exercice 2021-2022	Exercice 2022-2023 (redressé)	Exercice 2023-2024	Exercice 2023-2024	Exercice 2023-2024	Exercice 2023-2024	Exercice 2023-2024	Exercice 2023-2024
(en milliers de dollars)	Réel	Réel	Réel	Budget	Écart en dollars par rapport au budget	Écart en pourcentage par rapport au budget	Écart en dollars par rapport à l'exercice précédent	Écart en pourcentage par rapport à l'exercice précédent
Services ferroviaires	44,502	53,732	59,041	46,551	12,490	27%	5,309	10%
Polar Bear Express	5,867	8,666	8,975	7,747	1,228	16%	309	4%
Services d'autocars	9,427	15,666	17,387	15,256	2,131	14%	1,721	11%
Services de remise à neuf et de réparation	11,698	15,588	21,546	51,800	(30,254)	-58%	5,958	38%
Autres recettes	179	1,245	1,535	213	1,322	621%	290	23%
Total des recettes	71,673	94,897	108,484	121,567	(13,083)	-11%	13,587	14%

Les Services ferroviaires sont demeurés le principal secteur générateur de revenus d'Ontario Northland, avec des recettes de 59 millions de dollars. La majorité des recettes ferroviaires proviennent de quatre principaux clients de l'industrie minière et de l'industrie du bois d'œuvre. Au cours de l'exercice 2023 - 2024, les recettes ferroviaires ont augmenté de 5,3 millions de dollars (10 %) par rapport à l'exercice précédent et de 12,5 millions de dollars (27 %) par rapport au budget. Cette augmentation est attribuable à un coût plus élevé des recettes liées au supplément pour le carburant, ainsi qu'à une augmentation des recettes d'entreposage et de stationnement.

Le train de passagers Polar Bear Express a généré des recettes de 9 millions de dollars pour Ontario Northland, soit une hausse de 0,3 million de dollars (4 %) par rapport à l'exercice précédent et un dépassement des prévisions budgétaires de 1,2 million de dollars (16 %). Cette augmentation est attribuable à une hausse de l'achalandage de 13 %.

Les services d'autocars réguliers et nolisés ont généré des recettes de 17,4 millions de dollars pour l'organisation, soit une hausse de 1,7 million de dollars (11 %) par rapport à l'exercice précédent et un dépassement des prévisions budgétaires de 2,1 millions de dollars (14 %). Cette augmentation est attribuable à une hausse de l'achalandage de 11 %.

Le Centre de remise à neuf et de réparations a généré des recettes de 21,5 millions de dollars, soit une hausse de 6 millions de dollars (38 %) par rapport à l'exercice précédent. Ce chiffre est inférieur à l'objectif de 30,3 millions de dollars (58 %), en raison de retards dans la chaîne d'approvisionnement et dans le calendrier des travaux effectués dans le cadre d'un important contrat externe au sein de l'atelier des voitures voyageurs.

Les autres recettes comprennent les recettes de location et les intérêts gagnés.

Dépenses

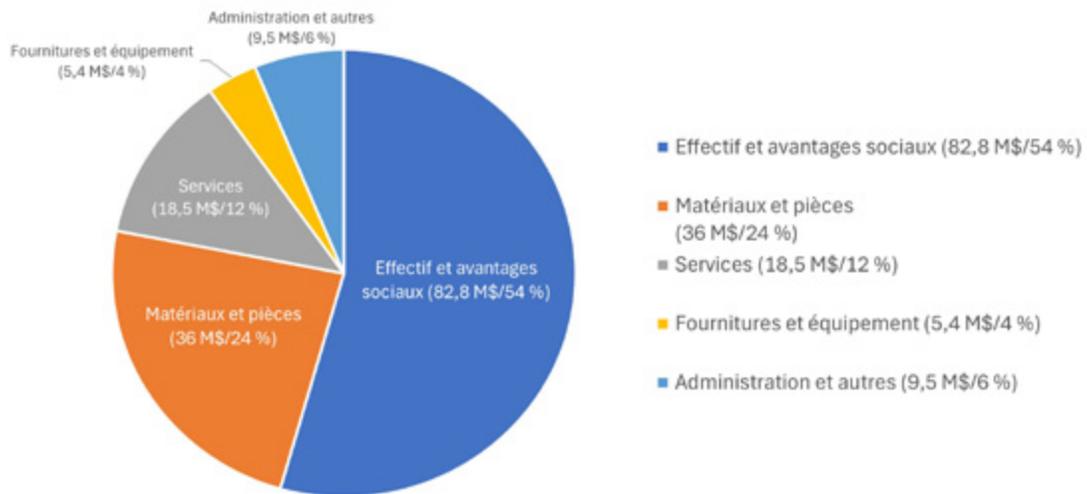
Les coûts de fonctionnement (avant les autres postes, tels que l'amortissement, les radiations de stocks, les avantages sociaux futurs) pour l'exercice étaient de 152,2 millions de dollars, soit 18,8 millions de dollars (11 %) de moins que les prévisions budgétaires et 19,4 millions de dollars (15 %) de plus que l'exercice précédent. Les dépenses par exercice (de 2021 - 2022 à 2023 - 2024) sont présentées ci-dessous.

Rapport financier	Exercice 2021-2022	Exercice 2022-2023	Exercice 2023-2024	Exercice 2023-2024	Exercice 2023-2024	Exercice 2023-2024	Exercice 2023-2024	Exercice 2023-2024
en milliers de dollars)	Réel	Réel	Réel	Budget	Écart en dollars par rapport au budget	Écart en pourcentage par rapport au budget	Écart en dollars par rapport à l'exercice précédent	Écart en pourcentage par rapport à l'exercice précédent
Effectif et avantages sociaux	62,766	70,723	82,851	96,594	(12,743)	-13%	12,128	17%
Matériaux et pièces	22,146	32,973	35,980	46,257	(10,277)	-22%	3,007	9%
Services	10,520	13,897	18,463	10,285	8,178	80%	4,566	33%
Fournitures et équipement	5,202	5,346	5,393	5,181	212	4%	47	1%
Administration et autres	9,475	9,884	9,549	13,719	(4,170)	30%	(335)	-3%
Total des dépenses	110,109	132,823	152,236	171,038	(18,800)	-11%	19,413	15%

Les écarts importants peuvent s'expliquer comme suit :

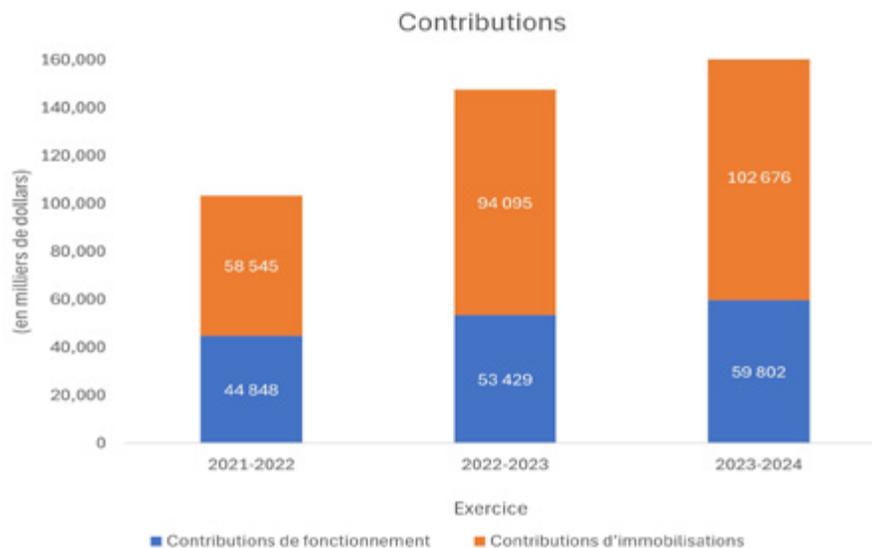
- Le poste Effectif et avantages sociaux représente les dépenses les plus importantes de l'organisme, soit 55 % des dépenses totales d'Ontario Northland pour l'exercice 2023 - 2024. Ces dépenses ont augmenté de 12,1 millions de dollars (17 %) pour atteindre 82,9 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent, en raison du rajustement annuel du coût de la vie et de l'embauche d'employés supplémentaires à l'appui des contrats externes et des initiatives de l'organisme. Malgré ces augmentations, le poste Effectif et avantages sociaux a été inférieur de 12,7 millions de dollars (13 %) au budget, en partie parce que l'organisme n'a pas été en mesure de pourvoir des postes en raison de la concurrence sur le marché du travail.
- Le poste Matériaux et pièces, qui représente 24 % des dépenses de l'organisme en 2023 - 2024, a augmenté de 3 millions de dollars (9 %) pour atteindre 36 millions de dollars sur 12 mois et était inférieur de 10,3 millions de dollars (22 %) aux prévisions budgétaires. Une augmentation des coûts des matériaux pour les pièces de locomotives ainsi qu'une augmentation de l'utilisation des matériaux pour les pièces nécessaires aux travaux contractuels externes au sein du Centre de remise à neuf et de réparation ont entraîné l'augmentation des dépenses.
- Le poste Services représente 12 % des dépenses de l'organisme en 2023 - 2024 et a augmenté de 4,6 millions de dollars (33 %) pour atteindre 18,5 millions de dollars sur 12 mois et a dépassé le budget de 8,2 millions de dollars (80 %) en raison de la réaffectation des frais de location de wagons de marchandises, de transbordement et de chargement d'autres postes de dépenses vers le poste Services.
- Le poste Administration et autres dépenses comprend les assurances, les taxes foncières, la location de wagons de marchandises, la location, le marketing, les déplacements et la formation. Ces dépenses ont diminué de 0,3 million de dollars (3 %) pour s'établir à 9,5 millions de dollars, ce qui est inférieur au budget de 4,2 millions de dollars (30 %). Cela est attribuable à un rajustement des fonds liés aux sites contaminés au cours de l'exercice 2022 - 2023.

Dépenses de fonctionnement par catégorie



Contributions de fonctionnement

Le gouvernement de l'Ontario verse à Ontario Northland une subvention de fonctionnement correspondant aux dépenses de fonctionnement moins les recettes, les avantages sociaux futurs des employés, le produit de la vente d'actifs et les paiements du principal effectués sur un prêt afin de veiller à ce qu'Ontario Northland dispose de fonds suffisants pour fonctionner et remplir son mandat. Ontario Northland a reçu environ 59,8 millions de dollars en contributions de fonctionnement de la part du gouvernement de l'Ontario et de Transports Canada en 2023 - 2024, ce qui représente une augmentation de 12 % par rapport à l'exercice précédent, mais est légèrement en deçà des prévisions budgétaires de 64,3 millions de dollars, soit 7 %. Cette augmentation par rapport à l'exercice précédent est attribuable à une augmentation des coûts liés à l'inflation et à l'indice des prix à la consommation pour des articles matériels tels que le carburant, à une hausse des coûts liés à l'effectif et aux avantages sociaux, ainsi qu'à l'investissement du gouvernement provincial dans la technologie pour l'organisme, comme le programme de gestion des actifs de l'entreprise.



Financement des immobilisations et investissements

Les dépenses en immobilisations d'Ontario Northland ont totalisé 102,7 millions de dollars provenant du gouvernement de l'Ontario, soit une hausse de 9 % par rapport à l'exercice précédent. Les dépenses d'Ontario Northland sont inférieures de 17 % aux prévisions budgétaires de 124,3 millions de dollars, en raison de la nécessité de reporter le financement à l'exercice 2024 - 2025, de nombreux éléments ayant été retardés.

Au total, les dépenses en immobilisations des Services ferroviaires s'élevaient à 83,4 millions de dollars. Ces fonds ont servi à maintenir le calendrier ambitieux d'entretien de l'infrastructure d'Ontario Northland. L'investissement total dans l'infrastructure ferroviaire était de 40,3 millions de dollars; de plus, 43 millions de dollars ont été investis dans les bâtiments et l'équipement. Voici une liste de certains des travaux d'immobilisations réalisés :

- Des travaux de remise en état ont été effectués sur les immobilisations suivantes : 3 ponts, 18 ponceaux et 6 ponceaux profonds, la modernisation du système de signalisation de 6 passages à niveau, 119,09 km de voies ont été nivelés et alignés, 191,51 km de rails ont été meulés, 68 662 traverses de voies ont été remplacées et 31,54 km de voies ferrées ont été améliorés.
- On a procédé à la modernisation de plusieurs bâtiments, dont le siège social, divers complexes d'ateliers, les installations d'autocars, ainsi que l'atelier de Kirkland Lake et la gare de triage de Cochrane. En outre, les travaux d'agrandissement de l'atelier d'Englehart ont également été amorcés au cours de l'exercice 2023 - 2024 et l'achèvement des travaux est prévu à la fin de l'été 2024 - 2025.
- D'importantes mises à niveau d'équipement ont été réalisées, notamment les tours à essieux, les pelles rétrocaveuses, un chargeur, les véhicules rail-route, un wagon à ballast, un lève-palettes, des remplacements de véhicules en fin de vie et cinq remises en état de locomotives.
- Les dépenses en immobilisations liées au fonctionnement des autocars s'élevaient à 4,9 millions de dollars. Voici une liste de certains des travaux d'immobilisations principalement réalisés :
 - Début des travaux de construction d'un abri pour les autocars à North Bay.
 - Ajout de deux nouveaux autocars accessibles en fauteuil roulant pleine grandeur à la flotte.
 - Achèvement du remplacement du groupe motopropulseur de cinq autocars.

Au total, les dépenses en immobilisations du Polar Bear Express s'élevaient à 14,4 millions de dollars. Voici une liste de certains des travaux d'immobilisations réalisés pendant l'exercice en cours :

- Remplacement de six tabliers de pont.
- Achat d'équipement important, dont un chargeur à direction à glissement, trois wagons réfrigérants et un véhicule opérationnel.

Annexe : États financiers vérifiés

Commission de transport Ontario Northland
États financiers consolidés
Pour l'exercice terminé le 31 mars 2024

Commission de transport Ontario Northland

États financiers consolidés

Pour l'exercice terminé le 31 mars 2024

Table des matières

Responsabilité de la direction	31
Rapport de l'auditeur indépendant	32 - 33
États financiers	
État consolidé de la situation financière	34
État consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif (du déficit) net	35
État consolidé des flux de trésorerie	36
Notes complémentaires aux états financiers consolidés	37 - 59

Responsabilité de la direction

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

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

La Commission est chargée de s'assurer que la direction s'acquitte de ses responsabilités à l'égard du contrôle interne et de la présentation de l'information financière. Elle se réunit avec la direction et les auditeurs externes pour s'assurer que chacun s'est acquitté de ses responsabilités. Les présents états financiers consolidés ont été révisés et approuvés par la Commission.

Les présents états financiers consolidés ont été audités par le Bureau du vérificateur général de l'Ontario, dont la responsabilité est d'exprimer une opinion sur la fidélité de l'image donnée par ces états financiers consolidés selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public. Le rapport de l'auditeur indépendant qui suit présente l'étendue de l'examen de l'auditeur et son opinion.



Chad Evans
Directeur Général



Natalie Park
Directrice des Finances

North Bay (Ontario)
Le 28 juin 2024



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la Commission de transport Ontario Northland

Opinion

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés de la Commission de transport Ontario Northland (la « Commission »), qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 mars 2024, et les états consolidés des résultats et de l'évolution de l'actif (du déficit) net et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À mon avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de la Commission au 31 mars 2024, ainsi que des résultats consolidés de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

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

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

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

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

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

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés

Mes objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant mon opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé

conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

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

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

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

Le vérificateur général adjoint,



Jeremy Blair, CPA, CA, ECA

Toronto (Ontario)
Le 28 juin 2024

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

Au 31 mars 2024 2023
(Retraité – Note 21)

Actifs

Court terme

Trésorerie	28 827 \$	20 388 \$
Débiteurs	33 691	42 187
Stocks	39 517	25 089
Charges payées d'avance	2 062	2 175

	104 097	89 839
--	---------	--------

Trésorerie affectée (Notes 3 et 7)

	2 000	2 000
--	-------	-------

Immobilisations (Note 4)

	692 516	620 422
--	---------	---------

	798 613 \$	712 261 \$
--	------------	------------

Passifs et actif (déficit) net

Court terme

Créiteurs et charges à payer	45 220 \$	32 002 \$
Revenus reportés	33 576	40 012
Tranche à court terme de la dette à long terme (Note 9)	117	111

	78 913	72 125
--	--------	--------

Apports reportés (Note 7)

	2 000	2 000
--	-------	-------

Apports reportés afférents aux immobilisations (Note 8)

	626 002	549 436
--	---------	---------

Dette à long terme (Note 9)

	809	926
--	-----	-----

Obligation constituée au titre des avantages autres
que de retraite (Note 5)

	82 292	85 935
--	--------	--------

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

	2 890	2 881
--	-------	-------

Passif au titre des sites contaminés (Note 11)

	4 071	4 071
--	-------	-------

	796 977	717 374
--	---------	---------

Actif (déficit) net

Non affecté

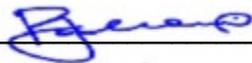
	1 636	(5 113)
--	-------	---------

	798 613 \$	712 261 \$
--	------------	------------

Éventualités (Note 14)

Engagements (Note 15)

Approuvé au nom de la Commission :

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

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

Pour l'exercice terminé le 31 mars

2024

2023

(Retraité – Note 21)

Revenus

Subventions de fonctionnement et autres (Note 13)	108 484 \$	94 897 \$
Apports du gouvernement (Note 12)	59 802	53 429

168 286	148 326
----------------	----------------

Charges (Note 13)

Main-d'œuvre et avantages sociaux (Note 5)	82 851	70 723
Matériaux et pièces	35 980	32 973
Services	18 463	13 897
Charges administratives et autres charges (Note 17)	9 032	7 019
Fournitures et matériel	5 393	5 346
Frais de technologie	4 836	5 268
Avantages sociaux futurs (Note 5)	1 363	863
Charge de désactualisation (Note 10)	112	223
Intérêts sur la dette à long terme (Note 9)	48	54
Gain sur la vente d'immobilisations	(713)	(1 020)

157 365	135 346
----------------	----------------

Excédent des revenus sur les charges avant amortissement

10 921	12 980
--------	--------

Plus : amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (Note 8)

25 303	18 531
--------	--------

Moins : amortissement des immobilisations

(29 475)	(22 436)
----------	----------

(4 172)	(3 905)
----------------	----------------

Excédent des revenus sur les charges pour l'exercice

6 749 \$	9 075 \$
----------	----------

Déficit net non affecté, au début de l'exercice

(5 113) \$	(14 188) \$
------------	-------------

Excédent des revenus sur les charges pour l'exercice

6 749	9 075
-------	-------

Actif net (déficit) non affecté, à la fin de l'exercice

1 636 \$	(5 113) \$
----------	------------

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

Pour l'exercice terminé le 31 mars	2024	2023 (Retraité – Note 21)
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux)		
Activités de fonctionnement		
Excédent des revenus sur les charges pour l'exercice	6 749 \$	9 075 \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	29 475	22 436
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(25 303)	(18 531)
Charge de désactualisation	112	223
Modification de l'estimation de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations	(190)	-
Passif au titre des sites contaminés	-	(2 604)
Gain sur disposition d'immobilisations	(713)	(1 020)
Charge au titre des avantages sociaux futurs (Note 5)	1 363	863
	11 493	10 442
Variation du solde des éléments hors caisse du fonds de roulement		
Débiteurs	8 496	11 464
Stocks	(14 428)	(8 959)
Charges payées d'avance	113	(480)
Créditeurs et charges à payer	13 218	2 142
Revenus reportés	(6 436)	(2 745)
	12 456	11 864
Activités d'investissement en immobilisations		
Achat d'immobilisations	(102 676)	(94 095)
Produit de la vente d'immobilisations	1 100	1 283
	(101 576)	(92 812)
Activités de financement		
Remboursement de capital sur la dette à long terme	(111)	(107)
Apports reportés afférents aux immobilisations	102 676	94 095
Prestations autres que de retraite versées	(5 006)	(4 575)
	97 559	89 413
Augmentation de la trésorerie au cours de l'exercice	8 439	8 465
Trésorerie, au début de l'exercice	22 388	13 923
Trésorerie, à la fin de l'exercice	30 827 \$	22 388 \$
Représenté par		
Trésorerie	28 827 \$	20 388 \$
Trésorerie affectée (Note 3)	2 000	2 000
	30 827 \$	22 388 \$

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2024

1. Nature des activités

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

La Commission tire ses revenus de la fourniture de services de transport. Elle reçoit également une subvention de fonctionnement annuelle ainsi qu'une subvention de capital de la province de l'Ontario. La capacité de la Commission à maintenir ses activités et à remplir son mandat dépend du soutien financier continu de la province.

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

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

2. Principales méthodes comptables

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

Base de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les actifs, les passifs et les activités de Nipissing Central Railway Company, la filiale en propriété exclusive. Les opérations et les soldes interentités ont été éliminés lors de la préparation de ces états financiers consolidés.

Débiteurs

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

Charges payées d'avance

Les charges payées d'avance comprennent les charges liées à l'assurance, à l'impôt municipal et aux frais de technologie annuels. Elles sont comptabilisées au coût et imputées aux charges engagées pendant les périodes au cours desquelles des bénéfices en sont tirés.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2024

2. Principales méthodes comptables (suite)

Stocks

Les matériaux et les fournitures sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette selon la méthode du coût moyen pondéré. La Commission utilise les mêmes formules d'établissement du coût pour tous les stocks dont la nature et l'usage sont similaires. La Commission examine régulièrement la valeur des articles en stock et comptabilise les dépréciations et les sorties de bilans en fonction de son évaluation des stocks à rotation lente ou désuets. Quand la valeur de réalisation nette est inférieure à la valeur comptable, la valeur des stocks est réduite d'un montant correspondant à la baisse de valeur. Lorsque les circonstances qui avaient auparavant causé une baisse de la valeur des stocks n'existent plus, la dépréciation antérieure fait l'objet d'une reprise.

Immobilisations

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

Les durées de vie utile estimatives des principales catégories d'immobilisations s'établissent comme suit :

Terrain	Pas d'amortissement
Voies	De 20 à 100 ans
Bâtiments	De 20 à 50 ans
Matériel	De 3 à 40 ans
Autocar	10 ans

Aucun amortissement n'est prévu pour les actifs en cours de construction avant leur mise en service.

Dépréciation des immobilisations

Les immobilisations faisant l'objet d'un amortissement sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent qu'une immobilisation pourrait ne pas contribuer à la capacité de la Commission à fournir des services. La recouvrabilité est mesurée en comparant la valeur comptable aux flux de trésorerie futurs non actualisés estimatifs qui devraient être générés par l'actif. Si la valeur comptable de l'actif excède ses flux de trésorerie futurs estimatifs, une charge de dépréciation est constatée à l'égard de l'actif et de tout apport reporté afférent aux immobilisations connexes pour un montant égal à l'excédent de la valeur comptable de l'actif par rapport à sa juste valeur. Lorsque des prix cotés sur le marché ne sont pas disponibles, la Commission utilise les flux de trésorerie futurs actualisés à un taux proportionnel aux risques associés au recouvrement de l'actif en tant qu'estimation de la juste valeur.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2024

2. Principales méthodes comptables (suite)

Comptabilisation des revenus (voir la Note 21 – Adoption d'une nouvelle norme comptable pour le secteur public)

Le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public a publié le chapitre SP 3400, *Revenus* (« chapitre SP 3400 »), qui s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2023. La Commission a choisi de l'appliquer rétroactivement.

Le chapitre SP 3400 établit des normes de comptabilisation et d'information relatives aux revenus. Particulièrement, il différencie les revenus issus d'opérations qui comportent des obligations de prestation (opérations avec contrepartie) de ceux issus d'opérations sans obligations de prestation (opérations sans contrepartie).

Résumé des revenus comptabilisés par source

- i) Les **revenus tirés du transport** correspondent aux frais de chargement, au remorquage, à l'entreposage, à la surestarie, au porte-autos, aux services auxiliaires et aux suppléments. L'obligation de prestation est remplie et les revenus sont comptabilisés lorsque le trajet ferroviaire est effectué et que les marchandises ont été transportées.
- ii) Les **revenus provenant des passagers** correspondent aux ventes de titres, aux frais de bagage, aux règlements interréseaux ainsi qu'aux services de location et de messagerie. Les revenus sont comptabilisés comme revenus reportés jusqu'à ce que le service de transport ait été fourni. L'obligation de prestation est remplie lorsque le trajet de train ou d'autocar est effectué.

Les **ventes à bord** de nourriture, de boisson et d'autres produits sont comptabilisées lorsque le client achète les biens et que le contrôle lui en est transféré.

Les **revenus d'autres sources provenant des passagers**, dont les frais de transaction, les frais de guichet, la location de casiers ainsi que les ventes des distributrices automatiques, sont comptabilisés au cours de la période où le client achète les biens et que le contrôle lui en est transféré.

- iii) Les **revenus de remise à neuf et de réparation** correspondent aux travaux de réparation effectués sur les locomotives et les voitures de clients. Les revenus sont comptabilisés en fonction du pourcentage des coûts engagés par rapport aux coûts totaux du contrat. Lorsque la Commission prévoit que les coûts dépasseront les revenus tirés d'opérations avec obligations de prestation, elle les comptabilise immédiatement. Il arrive occasionnellement que les travaux soient assortis d'une garantie. Le cas échéant, la garantie est considérée comme une obligation de prestation distincte et est remplie à mesure que la période de garantie s'écoule.

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

Exercice terminé le 31 mars 2024

2. Principales méthodes comptables (suite)

Résumé des revenus comptabilisés par source (suite)

iv) **Autres revenus**

Les **revenus tirés de la location** correspondent aux contrats de location de locomotives, de wagons de marchandises ainsi que de terrains et de bâtiments desquels la Commission est bailleuse. Ces revenus sont comptabilisés sur une base mensuelle pendant la durée du contrat à mesure que le client reçoit et consomme les avantages que procure le service de location.

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

v) **Apports**

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

Les apports non affectés sont comptabilisés comme revenus lorsqu'ils sont reçus ou à recevoir si leurs montants peuvent être estimés de manière raisonnable et si le recouvrement est raisonnablement assuré;

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

Les apports reportés afférents aux immobilisations correspondent au financement reçu pour l'acquisition d'immobilisations. Ces apports sont comptabilisés comme revenus dans la même période où les immobilisations connexes sont amorties.

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite – Les employés admissibles de la Commission participent au Régime de retraite des fonctionnaires et au Compte des avantages sociaux supplémentaires des fonctionnaires. La Commission comptabilise sa participation au Régime de retraite des fonctionnaires et au Compte des avantages sociaux supplémentaires des fonctionnaires, qui sont des régimes de retraite à prestations déterminées interentreprises, comme elle le ferait pour des régimes à cotisations déterminées.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2024

2. Principales méthodes comptables (suite)

Avantages sociaux futurs (suite)

La province de l'Ontario, qui est l'unique promoteur du Régime de retraite des fonctionnaires et du Compte des avantages sociaux supplémentaires des fonctionnaires, détermine les versements annuels de la Commission aux régimes et est responsable de s'assurer que les régimes de retraite sont financièrement viables. Les surplus ou passifs non capitalisés découlant d'une évaluation actuarielle en vertu de la loi ne constituent pas des actifs ou des obligations de la Commission. Par conséquent, les cotisations de la Commission sont comptabilisées comme si il s'agissait de régimes de retraite à cotisations déterminées et comme si elles étaient passées en charges au cours de la période pendant laquelle elles sont exigibles.

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

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

Conversion des devises

Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de l'état consolidé de la situation financière. Les revenus et les charges sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de transaction. Les gains et les pertes réalisés et non réalisés sont inclus dans le calcul de l'excédent des revenus sur les charges.

Le 1^{er} avril 2021, la Commission a fait le choix irrévocable de comptabiliser tous les gains et pertes de change non réalisés découlant de tous les actifs ou passifs financiers directement à l'état consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif (du déficit) net.

Estimations comptables

La préparation des états financiers consolidés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui peuvent avoir une incidence sur les montants déclarés au titre des actifs et des passifs ainsi que sur les montants déclarés au titre des revenus et des charges pour l'exercice visé.

Les éléments significatifs qui requièrent l'utilisation d'estimations par la direction incluent la durée de vie utile des immobilisations corporelles, la provision pour moins-value des débiteurs et des stocks, le passif au titre des sites contaminés, l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations et les obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi non liés aux régimes de retraite. Par leur nature, ces estimations font l'objet d'une incertitude relative à la mesure.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2024

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers

La Commission classe ses instruments financiers comme étant évalués à la juste valeur ou au coût après amortissement. La méthode comptable pour chaque catégorie est la suivante :

Juste valeur

Cette catégorie comprend la trésorerie et la trésorerie affectée, qui est initialement comptabilisée au coût et, ultérieurement, à la juste valeur.

Les coûts de transaction associés aux instruments financiers classés comme étant évalués à la juste valeur sont passés en charges lorsqu'ils sont engagés.

Coût après amortissement

Cette catégorie comprend les débiteurs, les créditeurs et charges à payer ainsi que la dette à long terme. Ceux-ci sont d'abord comptabilisés au coût et, ultérieurement, au coût après amortissement en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif, moins toute perte de valeur sur les actifs financiers, sauf pour les apports, qui sont initialement comptabilisés à la juste valeur.

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

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

Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

Un passif au titre d'une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation est comptabilisé lorsqu'il existe une obligation juridique, pour l'entité, d'engager des coûts de mise hors service relativement à une immobilisation corporelle, lorsque l'opération ou l'événement à l'origine du passif est survenu ou lorsqu'il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés et qu'il est possible de procéder à une estimation raisonnable du montant en cause. Le passif est comptabilisé au montant qui correspond à la meilleure estimation des charges nécessaires à la mise hors service d'une immobilisation corporelle à la date des états financiers. Ce passif est ensuite réexaminé chaque date de présentation de l'information financière et ajusté en fonction de l'écoulement du temps et de toute révision apportée à l'échéancier, au montant nécessaire pour régler l'obligation ou au taux d'actualisation. Lors de l'évaluation initiale d'une obligation liée à la mise hors service d'une immobilisation corporelle, un coût correspondant à la mise hors service de l'immobilisation est ajouté à la valeur comptable de l'immobilisation en question si elle fait encore l'objet d'un usage productif. Ce coût est amorti sur la durée de vie utile de l'immobilisation corporelle. Si l'immobilisation corporelle en question n'est pas comptabilisée ou ne fait plus l'objet d'un usage productif, les coûts liés à la mise hors service de l'immobilisation sont comptabilisés en charges.

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

Exercice terminé le 31 mars 2024

2. Principales méthodes comptables (suite)

Passif au titre des sites contaminés

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

3. Trésorerie affectée

	2024	2023
Trésorerie grevée d'une affectation externe – Apports reportés (Note 7)	2 000 \$	2 000 \$

4. Immobilisations

	Coût	Amortissement cumulé	2024 Valeur comptable nette	2023 Valeur comptable nette
Services ferroviaires				
Terrain	1 897 \$	157 \$	1 740 \$	1 740 \$
Voies	676 631	206 476	470 155	435 456
Bâtiments	92 449	37 927	54 522	53 838
Équipements	153 777	83 731	70 046	69 691
Actifs en cours de construction	74 539	-	74 539	39 230
Services d'autocar				
Terrain	160	-	160	160
Bâtiments	6 409	1 567	4 842	5 057
Autocar	26 793	13 403	13 390	14 865
Équipements	820	506	314	204
Actifs en cours de construction	2 808	-	2 808	181
	1 036 283 \$	343 767 \$	692 516 \$	620 422 \$

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2024

5. Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite

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

Les employés à temps plein de la Commission participent au Régime de retraite des fonctionnaires, régime de retraite à prestations déterminées pour les employés de la province et de nombreux organismes provinciaux. Les versements annuels de la Commission sont de 5 831 \$ (2023 – 4 929 \$) et ont été inclus dans les charges liées à la main-d'œuvre et aux prestations.

Régimes d'avantages autres que de retraite

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

La Commission a effectué une évaluation actuarielle des avantages postérieurs à l'emploi, comme les assurances vie et soins de santé collectifs, tous les trois ans. La dernière évaluation a été réalisée pour l'exercice terminé le 31 mars 2024 à partir de données datant du 1^{er} avril 2023.

La Commission a réalisé une évaluation actuarielle annuelle des avantages postérieurs à l'emploi, des prestations d'invalidité à long terme et du maintien de certains avantages à partir des résultats du 31 mars 2024.

La Commission a effectué une évaluation actuarielle triennale des indemnités pour accidents du travail, qui sont administrées par la CSPAAT. La dernière évaluation a été réalisée pour l'exercice terminé le 31 mars 2024.

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

Exercice terminé le 31 mars 2024

5. Avantages sociaux futurs (suite)

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

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

	2024	2023
Obligation au titre des prestations constituées,		
à la fin de l'exercice	(58 645) \$	(63 707) \$
Gain actuariel net non amorti	(23 647)	(22 228)
Passif au titre des prestations constituées,		
à la fin de l'exercice	(82 292) \$	(85 935) \$
Passif au titre des prestations constituées,		
au début de l'exercice	(85 935) \$	(89 647) \$
Charge liée aux prestations	(1 363)	(863)
Prestations versées	5 006	4 575
Passif au titre des prestations constituées,		
à la fin de l'exercice	(82 292) \$	(85 935) \$

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

	2024	2023
Coût des services rendus	2 336 \$	2 485 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 452	2 233
Amortissement et comptabilisation immédiate des gains actuariels nets	(3 425)	(3 855)
	1 363 \$	863 \$

Hypothèses moyennes pondérées

	2024	2023
Taux d'actualisation – Avantages postérieurs au départ à la retraite	4,20 %	4,00 %
Taux d'actualisation – Avantages postérieurs à l'emploi	4,20 %	3,75 %
Taux d'actualisation – CSPAAT	4,20 %	3,90 %
Taux d'augmentation de la rémunération	2,00 %	2,00 %
Augmentations des coûts pour les soins médicaux	5,60 %	5,37 %
Augmentations des coûts pour les soins dentaires	5,00 %	3,00 %
Augmentations des coûts pour les soins de la vue	0,00 %	0,00 %

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

Exercice terminé le 31 mars 2024

6. Facilités de crédit

En août 2021, la Commission a obtenu une marge de crédit d'exploitation auprès du ministère des Transports et de l'Office ontarien de financement d'un montant de cinq millions de dollars, dont zéro dollar était utilisé au 31 mars 2024. La marge de crédit porte intérêt au coût d'emprunt de la province de l'Ontario pour une durée de 30 jours majoré de 3,3 points de base. La marge de crédit a expiré le 30 avril 2024.

7. Apports reportés

Les apports reportés sont des fonds affectés reçus de la province qui ne doivent être utilisés que pour des dépenses futures précises. Au 31 mars 2024, le solde représente des fonds du ministère des Transports à utiliser comme réserve d'autoassurance sous réserve de l'approbation de ce même ministère en cas de déraillement futur.

	2024	2023
Réserve d'autoassurance	2 000 \$	2 000 \$

8. Apports reportés afférents aux immobilisations

Les apports reportés afférents aux immobilisations représentent les apports non amortis reçus du gouvernement pour financer l'acquisition d'immobilisations. L'amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations est comptabilisé dans les revenus à l'état consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif (du déficit) net aux mêmes taux que ceux qui sont utilisés pour amortir les immobilisations connexes.

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

	2024	2023
Solde , au début de l'exercice	549 436 \$	474 122 \$
Apports de la province de l'Ontario (Note 12)	102 676	93 450
Apports de Transports Canada (Note 12)	-	645
Amortissement imputé aux revenus	(25 303)	(18 531)
Mises hors service, transferts et ajustements	(807)	(250)
Solde , à la fin de l'exercice	626 002 \$	549 436 \$

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

Exercice terminé le 31 mars 2024

9. Dette à long terme

	2024	2023
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 4,90 %, remboursable par versements mensuels mixtes de capital et d'intérêts de 13 \$ pendant 25 ans à compter du 1 ^{er} février 2006	926 \$	1 037 \$
Moins : tranche à court terme	117	111
Dette à long terme	809 \$	926 \$

Les intérêts sur la dette à long terme se sont élevés à 48 \$ (2023 – 54 \$).

Les remboursements en capital exigibles au cours des cinq prochains exercices et par la suite s'établissent comme suit :

2024 - 2025	117 \$
2025 - 2026	123
2026 - 2027	129
2027 - 2028	135
2028 - 2029	142
Par la suite	280
	926 \$

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

Les états financiers consolidés de la Commission comprennent une obligation liée à la mise hors service d'immobilisations relative à des bâtiments loués ou détenus, à des réservoirs de carburant et à des sites d'élimination des déchets. Les coûts de mise hors service des immobilisations sont amortis selon la méthode linéaire. L'estimation du passif a été réalisée au moyen de la technique de la valeur actualisée nette selon un taux d'actualisation de 4,1 % (2023 – 3,6 %). Les dépenses futures estimatives non actualisées totales s'établissent à 2 869 \$ (2023 – 3 813 \$) et seront engagées au cours d'une période de dix ans. Le tableau ci-dessous présente le rapprochement de la valeur comptable totale du passif au titre de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations au début et à la fin de l'exercice :

	2024	2023
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations , au début de l'exercice	2 881 \$	3 189 \$
Augmentation découlant de la charge de désactualisation	112	223
Révisions de l'échéancier, du montant et du taux d'actualisation	(103)	(531)
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations , à la fin de l'exercice	2 890 \$	2 881 \$

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2024

11. Passif au titre des sites contaminés

Le passif au titre des sites contaminés se compose de montants à engager relativement à une ancienne propriété de transbordement et d'anciens sites de télécommunication, relevés au cours d'exercices précédents. Les coûts estimatifs ont été établis par la direction avec le concours de cabinets d'ingénieurs-conseils en s'appuyant sur une expérience antérieure relative aux activités d'assainissement. Le passif au titre d'anciens sites de télécommunication comprend tous les coûts qui devraient être engagés pour ces propriétés, et aucun recouvrement n'est prévu. L'estimation du passif a été réalisée au moyen de la technique de la valeur actualisée nette selon un taux d'actualisation de 4,0 % en 2024 (2023 – 3,6 %).

L'ancienne propriété de transbordement n'a fait l'objet d'aucune actualisation en raison de l'incertitude quant au moment où les avantages économiques futurs seront abandonnés. À l'heure actuelle, il est impossible de procéder à une estimation raisonnable des coûts liés à l'assainissement tant que des tests n'auront pas été réalisés, que l'échéancier ne sera pas connu et que les responsabilités ne seront pas confirmées.

La Commission détient plusieurs anciennes propriétés et droits de passage à Cobalt, où il existe un risque de contamination. On sait toutefois qu'un site présente effectivement une contamination dépassant le seuil acceptable. La réalisation d'une évaluation environnementale de site de phase II est donc recommandée après l'évaluation de phase I. La Commission détermine actuellement la portée des travaux de l'évaluation de phase II, qui permettront de cartographier avec précision les zones contaminées. À l'heure actuelle, il est impossible de procéder à une estimation raisonnable des coûts liés à l'assainissement tant que l'évaluation de la phase II n'aura pas été réalisée, que l'échéancier ne sera pas connu et que les responsabilités ne seront pas confirmées. Par conséquent, aucun passif n'a été comptabilisé.

	<u>2024</u>	<u>2023</u>
Ancienne propriété de transbordement	3 500 \$	3 500 \$
Anciens sites de télécommunication	571	571
Passif au titre des sites contaminés	4 071 \$	4 071 \$

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

Exercice terminé le 31 mars 2024

12. Apports du gouvernement

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

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

	2024	2023 (Retraité – Note 21)
Ministère des Transports :		
Apports de fonctionnement	59 582 \$	53 429 \$
Apports de capital	102 676	93 450
Total des apports du ministère des Transports	162 258 \$	146 879 \$
Ministère du Développement du Nord – Société de gestion du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario	35 \$	- \$
Transports Canada		
Apports de fonctionnement – Opérations ferroviaires	185 \$	- \$
Apports liés aux immobilisations – Opérations ferroviaires	-	645
Total des apports du gouvernement	162 478 \$	147 524 \$
En résumé :		
Apports de fonctionnement	59 802 \$	53 429 \$
Apports liés aux immobilisations (Note 8)	102 676	94 095
Total des apports du gouvernement	162 478 \$	147 524 \$

La Commission a adopté le chapitre SP 3400, en vigueur à compter du 1^{er} avril 2023, et a choisi de l'appliquer rétroactivement. Le montant reconnu au titre des apports du gouvernement en 2023 a été retraits en raison des modalités du protocole d'entente, qui prévoit des apports annuels basés sur les résultats comptables. Le retraitement a entraîné une diminution rétroactive des apports de fonctionnement du ministère des Transports de 314 \$ en 2023.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2024

13. Informations sectorielles à fournir

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

Services ferroviaires

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

Services Polar Bear

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

Services d'autocar

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

Services de remise à neuf et de réparation

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

Train Northlander

Ce poste renvoie aux charges de fonctionnement engagées dans le cadre de la planification et de la conception du nouveau train de passagers Northlander, qui assurera la liaison entre Timmins et Toronto.

Administration

Ce poste renvoie aux dépenses liées au fonctionnement de la Commission elle-même et ne peut être attribué à des secteurs en particulier. Il comprend également certains services de location de biens immobiliers à des clients externes pour réduire les coûts totaux.

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

Exercice terminé le 31 mars 2024

13. Informations sectorielles à fournir (suite)

	Services ferroviaires	Services Polar Bear	Train Northlander	Services d'autocar	Services de remise à neuf et de réparation	Administration (Note i))	Apports de fonctionnement du gouvernement provincial	Total 2024
Revenus	59 041	8 975	-	17 387	21 546	1 535	-	108 484
Apports du gouvernement	-	-	-	-	-	-	59 802	59 802
	59 041	8 975	-	17 387	21 546	1 535	59 802	168 286
Charges								
Main-d'œuvre et avantages sociaux	29 065	16 218	313	10 910	12 880	13 465	-	82 851
Matériaux et pièces	16 389	4 711	-	4 586	9 547	747	-	35 980
Services	9 672	2 150	12	3 141	338	3 150	-	18 463
Charges administratives et autres charges	1 138	1 523	79	3 011	1 545	2 253	-	9 549
Fournitures et matériel	2 667	1 576	-	739	102	309	-	5 393
	58 931	26 178	404	22 387	24 412	19 924	-	152 236
Excédent (insuffisance) des revenus par rapport aux charges avant les éléments suivants :	110	(17 203)	(404)	(5 000)	(2 866)	(18 389)	59 802	16 050
Déraillements (Note ii))	43	-	-	-	-	-	-	43
Stocks radiés (Note ii))	1	-	-	-	-	-	-	1
Coûts liés aux technologiques	-	-	-	-	-	4 836	-	4 836
Intérêts sur la dette à long terme	-	-	-	48	-	-	-	48
Gain sur la vente d'immobilisations	(510)	-	-	(202)	-	(1)	-	(713)
Gain de change (Note ii))	(561)	-	-	-	-	-	-	(561)
Désactualisation relative à la mise hors service d'immobilisations	112	-	-	-	-	-	-	112
Avantages sociaux futurs	16	8	-	6	4	1 329	-	1 363
Excédent (insuffisance) avant amortissement	1 009	(17 211)	(404)	(4 852)	(2 870)	(24 553)	59 802	10 921
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	10 568	11 361	-	2 562	-	812	-	25 303
Amortissement des immobilisations	(14 021)	(11 906)	-	(2 624)	-	(924)	-	(29 475)
Excédent (insuffisance) des revenus par rapport aux charges	(2 444)	(17 756)	(404)	(4 914)	(2 870)	(24 665)	59 802	6 749

Note i) Les avantages sociaux futurs du personnel administratif comprennent un montant de 1 323 \$ qui correspond aux dépenses liées à l'invalidité de longue durée pour l'ensemble de l'organisme.

Note ii) Ces dépenses ont été regroupées avec les charges administratives et les autres charges à l'état consolidé des résultats et de l'actif (du déficit) net (Note 17).

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

Exercice terminé le 31 mars 2024

13. Informations sectorielles à fournir (suite)

	Services ferroviaires	Services Polar Bear	Services d'autocar	Services de remise à neuf et de réparation	Administration (Note i))	Apports de fonctionnement du gouvernement provincial	Total 2023 (Retraité – Note 21)
Revenus	53 732	8 666	15 666	15 588	1 245	-	94 897
Apports du gouvernement	-	-	-	-	-	53 429	53 429
	53 732	8 666	15 666	15 588	1 245	53 429	148 326
Charges							
Main-d'œuvre et avantages sociaux	26 024	14 167	10 280	9 149	11 103	-	70 723
Matériaux et pièces	17 378	4 359	4 766	6 284	186	-	32 973
Services	6 398	2 135	3 029	363	1 972	-	13 897
Charges administratives et autres charges	867	1 095	2 691	1 379	3 852	-	9 884
Fournitures et matériel	2 674	1 445	821	96	310	-	5 346
	53 341	23 201	21 587	17 271	17 423	-	132 823
Excédent (insuffisance) des revenus par rapport aux charges avant les éléments suivants :							
Déraillements (Note ii))	391	(14 535)	(5 921)	(1 683)	(16 178)	53 429	15 503
Reprise de stocks (Note ii))	273	-	-	-	-	-	273
Coûts liés aux technologiques	(11)	-	-	-	-	-	(11)
Ajustement lié aux sites contaminés (Note ii))	-	-	-	-	5 268	-	5 268
Intérêts sur la dette à long terme	(2 604)	-	-	-	-	-	(2 604)
Gain sur la vente d'immobilisations	-	-	54	-	-	-	54
Gain de change (Note ii))	(494)	-	(522)	-	(4)	-	(1 020)
Désactualisation relative à la mise hors service d'immobilisations	(523)	-	-	-	-	-	(523)
Avantages sociaux futurs	223	-	-	-	-	-	223
	124	67	46	31	595	-	863
Excédent (insuffisance) avant amortissement	3 403	(14 602)	(5 499)	(1 714)	(22 037)	53 429	12 980
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	6 156	9 120	2 417	-	838	-	18 531
Amortissement des immobilisations	(9 428)	(9 587)	(2 472)	-	(949)	-	(22 436)
Excédent (insuffisance) des revenus par rapport aux charges	131	(15 069)	(5 554)	(1 714)	(22 148)	53 429	9 075

Note i) Les avantages sociaux futurs du personnel administratif comprennent un montant de 548 \$ qui correspond aux dépenses liées à l'invalidité de longue durée pour l'ensemble de l'organisme.

Note ii) Ces dépenses ont été regroupées avec les charges administratives et les autres charges à l'état consolidé des résultats et de l'actif (du déficit) net (Note 17).

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2024

14. Éventualités

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

15. Engagements

La Commission est également liée par certaines ententes de sécurité d'emploi pour un nombre important de ses employés syndiqués. S'il existait des réclamations actuelles aux termes de ces ententes, la Commission constituerait une provision à leur égard. En raison de la nature de ces ententes, l'exposition au risque de paiements futurs pourrait être importante. Cependant, le montant lié à ce risque serait établi en fonction de mesures adoptées par la Commission qui n'ont pas encore été prises. Par conséquent, aucune provision n'a été comptabilisée à la date de clôture de l'exercice.

16. Dépendance économique

i) Clients :

Dans l'ensemble, 72 % (2023 – 77 %) des revenus de la division des services ferroviaires proviennent de quatre clients importants.

ii) Province de l'Ontario :

La Commission génère des revenus grâce à ses services de transport ferroviaire et d'autocar ainsi qu'à ses services de remise à neuf et de réparation. De plus, la Commission reçoit des subventions de fonctionnement et de capital de la part du gouvernement provincial. Pour continuer de fournir ses services, d'étendre son offre de services et de respecter ses obligations, la Commission est tributaire des subventions continues qu'elle reçoit de la province de l'Ontario.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2024

17. Charges administratives et autres charges

	2024	2023
Assurances, impôts et frais bancaires	3 377 \$	3 533 \$
Marketing, logiciels et licences	2 901	3 449
Déplacements, formations et autres charges ¹⁾	2 754	37
Charges administratives et autres charges	9 032 \$	7 019 \$

- i) Les autres charges englobent l'équipement de protection individuelle, les charges liées aux déraillements, la reprise de stocks, les gains de change et l'ajustement de la provision pour les sites contaminés. Les chiffres de l'exercice précédent comprennent un ajustement de (2 604 \$) relatif à la provision pour les sites contaminés.

18. Informations relatives aux apparentés

La Commission reçoit de l'aide de la province de l'Ontario sous la forme de financement en soutien à ses investissements dans des immobilisations devant être utilisées pour la prestation de services de transport actuels et futurs ainsi qu'une subvention de fonctionnement annuelle pour soutenir davantage la prestation des services de transport.

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

Dans le cours normal de ses activités, la Commission fournit des services de remise à neuf des voitures de passagers à Metrolinx, organisme de la province de l'Ontario. En ce qui concerne le contrat conclu avec Metrolinx, l'état consolidé de la situation financière comprend un solde de débiteurs de 1 991 \$ (2023 – 1 022 \$) ainsi qu'un solde de revenus reportés de 33 283 \$ (2023 – 39 763 \$ après retraitement), et l'état consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif (du déficit) net comprend des revenus de 16 800 \$ (2023 – 10 726 \$ après retraitement).

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

Exercice terminé le 31 mars 2024

19. Classement des instruments financiers

Le tableau ci-dessous fournit des informations relatives au coût et à la juste valeur des instruments financiers par catégorie.

	2024		
	Juste valeur	Coût après amortissement	Total
Trésorerie	28 827 \$	- \$	28 827 \$
Trésorerie affectée	2 000	-	2 000
Débiteurs	-	33 691	33 691
Créditeurs et charges à payer	-	45 220	45 220
Dette à long terme	-	926	926
	30 827 \$	79 837 \$	110 664 \$

	2023		
	(Retraité – Note 21)		
	Juste valeur	Coût après amortissement	Total
Trésorerie	20 388 \$	- \$	20 388 \$
Trésorerie affectée	2 000	-	2 000
Débiteurs	-	42 187	42 187
Créditeurs et charges à payer	-	32 002	32 002
Dette à long terme	-	1 037	1 037
	22 388 \$	75 226 \$	97 614 \$

Les actifs financiers de la Commission comptabilisés à la juste valeur, y compris la trésorerie et la trésorerie affectée, sont classés au niveau 1 des évaluations de la juste valeur. Il n'y a pas eu de transfert entre les niveaux 1, 2 et 3 pour les exercices terminés les 31 mars 2024 et 2023.

Les paragraphes suivants expliquent la différence entre ces niveaux en fonction du degré auquel la juste valeur est observable :

- Les évaluations de la juste valeur de niveau 1 sont celles qui sont dérivées des prix cotés (non redressés) sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques utilisant le dernier cours du marché;
- Les évaluations de la juste valeur de niveau 2 sont celles qui sont dérivées des données autres que les prix cotés qui sont inclus dans le niveau 1 et observables pour l'actif ou le passif, que ce soit directement (c.-à-d., les prix) ou indirectement (c.-à-d., les dérivés des prix);
- Les évaluations de la juste valeur de niveau 3 sont celles qui sont dérivées des méthodes d'évaluation qui comprennent les données de l'actif ou du passif et qui ne sont pas basées sur des données du marché observables (données non observables).

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

Exercice terminé le 31 mars 2024

20. Gestion des risques liés aux instruments financiers

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque de perte financière pour la Commission si un débiteur n'effectue pas ses versements de capital et d'intérêts à l'échéance. La Commission est exposée à ce risque en raison de sa trésorerie et de ses débiteurs. La Commission détient des comptes en trésorerie auprès de banques à charte fédérale qui sont assurés par la Société d'assurance-dépôts du Canada. En cas de défaut, les comptes en trésorerie de la Commission sont assurés jusqu'à un plafond de 400 000 \$ (2023 – 400 000 \$).

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

	31 mars 2024					En souffrance
	Total	Courant	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 jours et plus	
Sommes à recevoir du gouvernement	18 069	\$ 18 069	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Montants à recevoir des clients	15 922	8 846	2 990	1 074	3 012	
Débiteurs bruts	33 991	26 361	2 990	1 074	3 012	
Moins provisions pour dépréciation	(300)	-	-	-	(300)	
Débiteurs nets	33 691	\$ 26 361	\$ 2 990	\$ 1 074	\$ 2 712	\$

	31 mars 2023 (Retraité – Note 21)					En souffrance
	Total	Courant	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 jours et plus	
Sommes à recevoir du gouvernement	25 782	\$ 25 331	\$ -	\$ -	451	\$
Montants à recevoir des clients	16 483	10 626	2 740	1 014	2 103	
Débiteurs bruts	42 265	35 957	2 740	1 014	2 554	
Moins provisions pour dépréciation	(78)	-	-	-	(78)	
Débiteurs nets	42 187	\$ 35 957	\$ 2 740	\$ 1 014	\$ 2 476	\$

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

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2024

20. Gestion des risques liés aux instruments financiers (suite)

Risque de marché

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

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

Risque de change

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

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt représente la perte financière pouvant découler des variations de la juste valeur ou des flux de trésorerie futurs des instruments financiers en raison de fluctuations des taux d'intérêt. La Commission est exposée à ce risque en raison de sa dette à long terme portant intérêt.

Toutefois, il n'y aurait pas d'incidence sur la dette à long terme de la Commission, décrite à la Note 9, car le taux inhérent de la dette a été fixé.

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

Risque lié aux actions

Le risque lié aux actions renvoie à l'incertitude associée à l'évaluation des actifs découlant de fluctuations sur les marchés de titres de capitaux propres. La Commission n'est pas exposée à ce risque.

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

Risque de liquidité

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

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

Exercice terminé le 31 mars 2024

20. Gestion des risques liés aux instruments financiers (suite)

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

	2024			
	Dans les 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Créditeurs et charges à payer	45 220 \$	- \$	- \$	- \$
Dette à long terme	58	59	679	130
Total	45 278 \$	59 \$	679 \$	130 \$

	2023			
	Dans les 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Créditeurs et charges à payer	32 002 \$	- \$	- \$	- \$
Dette à long terme	55	56	646	280
Total	32 057 \$	56 \$	646 \$	280 \$

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

21. Adoption d'une nouvelle norme comptable pour le secteur public – Revenus

Le 1^{er} avril 2023, la Commission a adopté une nouvelle norme du *Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public*, soit le chapitre SP 3400. Ce changement entraîne une modification de la présentation des états financiers consolidés par rapport à l'exercice précédent.

Conformément au chapitre SP 3400, la Commission constate les revenus tirés d'opérations lorsqu'elle remplit l'obligation de prestation en fournissant les biens ou les services promis au payeur. Cette obligation est remplie lorsque le contrôle des avantages associés aux biens ou aux services est passé à ce dernier. Ce passage peut avoir lieu progressivement ou à un moment précis, selon les caractéristiques des biens ou services. Les revenus sont évalués à la valeur d'échange que la Commission s'attend à recevoir en échange de la fourniture des biens ou des services promis au payeur.

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

Exercice terminé le 31 mars 2024

21. Adoption d'une nouvelle norme comptable pour le secteur public – Revenus (suite)

La Commission a adopté la norme le 1^{er} avril 2023 et a choisi de l'appliquer rétroactivement, ce qui a entraîné le retraitement des chiffres de l'exercice précédent. Les chiffres comparatifs liés à l'incidence de l'adoption de cette norme le 31 mars 2023 s'établissent comme suit :

i) Incidence sur l'excédent (déficit) annuel

	2023
Excédent (déficit) annuel tel que reporté précédemment	9 075 \$
Revenus :	
Augmentation (diminution) découlant de la modification du moment de la comptabilisation pour les éléments suivants :	
Subventions de fonctionnement et autres revenus	(1 213)
Apports du gouvernement	1 213
Excédent (déficit) annuel tel que retraité après l'adoption du chapitre SP 3400	9 075 \$

ii) Incidence sur les actifs, les passifs, les actifs financiers nets ou la dette nette et l'excédent ou le déficit accumulé

	Ancienne présentation	Ajustements découlant de l'adoption du chapitre SP 3400	Après retraitement
Au 1^{er} avril 2022			
Débiteurs	53 650	1 528	55 178
Revenus reportés	(42 756)	(1 528)	(44 284)
Au 31 mars 2023			
Débiteurs	40 973	1 213	42 187
Revenus reportés	(38 798)	(1 213)	(40 012)

22. Chiffres comparatifs

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