

La Commission de transport Ontario Northland



Rapport annuel 2007 – 2008

»»» Ontario Northland

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

1.705.472.4500 ou 1.800.363.7512
info@ontc.on.ca
www.OntarioNorthland.ca

Table des matières

Aperçu de l'entreprise	1
Message du président du Conseil d'administration	3
Gouvernance de l'entreprise	5
Les Services généraux	11
Les Services de télécommunications Ontera	13
Les Services voyageurs.....	17
Les Services ferroviaires	21
Les Services de remise à neuf	25
Les états financiers	28
Résumé de la situation financière	28
Responsabilité de la direction	29
Rapport du vérificateur	30
Bilan consolidé	31
Sommaire des principales conventions comptables	38

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

Nos services

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

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

Ses services commerciaux comprennent ce qui suit :

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

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

Notre vision

La prospérité dans le Nord grâce à des collectivités branchées

Si nous avons choisi l'énoncé de mission : « La prospérité dans le Nord grâce à des collectivités branchées », c'est parce qu'il résume les activités et la raison d'être d'Ontario Northland. Nous raccordons, en effet, de plusieurs façons les collectivités que nous desservons. Ce sont ces efforts qui nous permettent de rehausser la qualité de la vie des gens du Nord, tout en accroissant la prospérité dans ces régions. Notre rôle est tout aussi important de nos jours et dans un avenir prévisible qu'il l'a toujours été.

Notre mission

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

Nos valeurs

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

C'est en choisissant de miser sur de telles valeurs que le personnel d'Ontario Northland s'engage à aider l'entreprise à raccorder les collectivités du Nord et à en assurer la prospérité.

Coup d'œil sur Ontario Northland

Ontario Northland offre des services et solutions de **transport et de télécommunications** aux résidents et entreprises du Nord de l'Ontario :

Recettes de **140 millions de \$** (en 2007-2008)

Notre personnel, composé de plus de 1 000 employés vit et travaille dans le Nord de l'Ontario

Notre entreprise contribue à la **richesse économique et sociale** de plus de **50** collectivités du nord et du centre de l'Ontario. Elle joue un rôle de **premier plan** au sein d'une région dont la population et l'économie axée sur l'industrie forestière sont en baisse.



La prospérité dans le Nord grâce à des collectivités branchées

Nous avons achevé, cette année, le plan stratégique d'Ontario Northland et avons choisi les cinq mots suivants à titre d'énoncé de vision; cinq mots qui en disent long sur ce que nous faisons maintenant, sur les raisons qui font que notre contribution dans la région est si précieuse et sur le rôle que nous devons jouer à l'avenir. Nos services de télécommunications et de transport raccordent entre elles, ainsi qu'au monde entier, les vastes étendues de populations du Nord. Nous raccordons une grande partie des plus importants employeurs du Nord à leurs clients et à leurs fournisseurs. Le lancement de nos services et les améliorations que nous y avons apportées donnent lieu, depuis plus de cent ans, à la prospérité et au développement. La seule manière d'aider le Nord à concurrencer est de lui offrir des services efficaces et performants. Dès que l'on songe à l'avenir, le rôle d'Ontario Northland se révèle encore plus important. Alors que notre société se penche de plus en plus sur l'environnement et les émissions de gaz à effets de serre, l'influence d'Ontario Northland prend de l'ampleur. La réussite du Nord dépend de la capacité d'Ontario Northland d'élargir ses services de transport ferroviaire et en autocar (dépassant son territoire et ses produits habituels), et même les services de télécommunications offerts par Ontera. Notre rôle dans le Nord s'avère encore plus important en raison du déclin de la population et de l'économie. La prospérité dans le Nord se traduit en prospérité pour Ontario Northland, et même pour la province tout entière.

En 2007 – 2008, alors que ses efforts pour atteindre la viabilité sur le plan financier avançaient à grands pas, Ontario Northland continuait de fournir son apport considérable à la structure sociale et économique du Nord de l'Ontario. Les mesures entreprises pour accroître la profitabilité ont considérablement évolué, et ce, tant au sein de notre division de remise à neuf qu'au sein d'Ontera, notre division des télécommunications. Nous avons de plus apporté d'énormes améliorations à nos Services ferroviaires voyageurs entre Cochrane et Moosonee en augmentant la fréquence des trains de voyageurs et en dissociant nos services ferroviaires voyageurs de nos services de transport des marchandises.

Par la même occasion, nous avons dû faire face à plusieurs nouveaux défis. La crise que vit actuellement l'industrie forestière, ainsi que l'augmentation du coût du pétrole, ont eu grandement incidence sur les recettes de notre division du transport des marchandises. L'arrêt de travail de dix semaines qu'a subi notre Service de transport en autocar l'automne dernier a eu une influence négative sur ses bénéfices nets de sorte qu'il s'affaire actuellement à renouer des liens avec les voyageurs et à en augmenter le nombre.

Alors que nous allons de l'avant vers la réalisation de nos plans d'entreprise et stratégiques pluriannuels, lesquels visent la viabilité future de l'entreprise, nous multiplions nos efforts en vue d'atteindre des résultats financiers positifs. Pour l'année se terminant le 31 mars 2008, Ontario Northland a subi des pertes de l'ordre de 15,6 millions de dollars. L'entreprise a enregistré des baisses sur le plan des recettes d'exploitation, tandis que les dépenses d'exploitation ont connu une hausse et les dépenses hors exploitation sont demeurées plutôt stables. En contemplant l'avenir, notre attention se porte entièrement sur « la prospérité dans le Nord grâce à des collectivités branchées ». Nous sommes toujours engagés envers notre mandat de raccorder le Nord par la prestation de solutions de transport et de télécommunications et envers le rôle que nous jouons par rapport à la prospérité de cette région.

Sincèrement,



Ted Hargreaves
Président du Conseil d'administration



Ontario Northland est une entreprise opérationnelle du gouvernement de l'Ontario. Une entreprise opérationnelle se définit comme étant une agence du gouvernement qui « vend au grand public des biens et services selon une approche commerciale (laquelle comprend, sans s'y limiter, une approche concurrentielle face au secteur privé) ».

L'exploitation d'Ontario Northland est régie par la Loi sur la Commission de transport Ontario Northland, sous la responsabilité du ministre du Développement du Nord et des Mines. Adoptée en 1902, cette loi a été révisée la dernière fois en 2006.

Ontario Northland est également régie par un PE (Protocole d'entente), lequel a été mis à jour la dernière fois en 2007. Ce PE a pour but de définir les liens de responsabilité entre la Commission de transport Ontario Northland et le ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM) et plus précisément, les responsabilités du ministre, du sous-ministre, du président du Conseil d'administration de la Commission de transport Ontario Northland, du Conseil d'administration et du chef de la direction, telles que décrites dans le PE.

Notre mandat

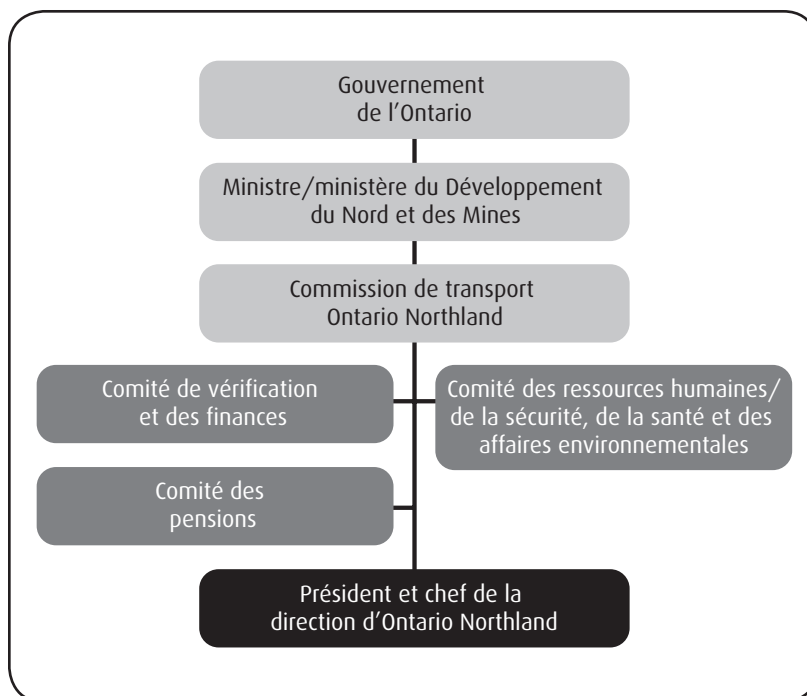
Notre mandat consiste à fournir des services de transport et de télécommunications efficaces dans le Nord de l'Ontario, tel que prescrit dans les directives du gouvernement de l'Ontario transmises par le ministre du Développement du Nord et des Mines :

- a) offrir les services d'Ontario Northland afin de soutenir et de favoriser le développement économique, la création d'emplois et la viabilité des collectivités du nord-est de l'Ontario;
- b) faire en sorte que ces services soutiennent, favorisent et rehaussent le maillage et le regroupement coopératif parmi les collectivités de la région, et celles du nord-est de l'Ontario et des autres régions;
- c) offrir des services de transport et de télécommunications concurrentiels sur le plan du prix, étant sécuritaires, fiables et soucieux de la clientèle, des résidents et des entreprises du Nord de l'Ontario; et
- d) offrir, d'une manière efficiente sur le plan financier, des services performants en vue d'améliorer la récupération des coûts et l'autosuffisance.

Structure hiérarchique

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

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



Les membres de la Commission

Le président du Conseil d'administration



Ted Hargreaves, North Bay

(du 27 avril 2004 au 26 avril 2007; du 21 avril 2007 au 20 avril 2009)

Monsieur Hargreaves est associé chez BDO Dunwoody LLP à North Bay et Sudbury. Il préside également le Comité des finances de la paroisse Pro Cathedral en plus d'être trésorier fondateur de la North Bay Soup Kitchen. Il est de plus membre du Cabinet de campagne et coprésident du Comité des collectes de fonds spéciales de l'Hôpital Général de North Bay. Monsieur Hargreaves a en outre été membre de plusieurs autres conseils et comités professionnels et communautaires et il vient d'achever un mandat de membre du Conseil des gouverneurs du collège Canadore de North Bay. Il agit actuellement à titre de président de la Commission et de membre actif du Comité de la vérification et des finances.

Les commissaires



Dan Belisle, Cochrane

(du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007)

Monsieur Belisle est le vice-président et directeur général de Belisle Trac Sales Ltd. En plus de gérer cette entreprise familiale, il est chargé des activités quotidiennes d'un établissement concessionnaire Chrysler et Arctic Cat. Occupant actuellement le poste de président du Conseil d'administration de Cochrane Railway et du Pioneer Museum de Cochrane, il a agi, par le passé, à titre de commissaire et de président du Conseil d'administration de la Cochrane Public Utilities Commission, de président de la Cochrane Minor Hockey Association et de membre-cadre du Cochrane Board of Trade. Monsieur Belisle a également joué un rôle de membre actif du Comité de la vérification et des finances de la Commission et du Comité des pensions.



René Fontaine, Hearst

(du 25 août 2004 au 24 août 2007)

Monsieur Fontaine est présentement conseiller à la Tembec Inc. Il a également rempli les fonctions de député provincial dans Cochrane nord, ainsi que de maire et conseiller de la Municipalité de Hearst. Occupant par le passé les rôles de président et de membre fondateur au sein de maintes organisations, il a été copropriétaire d'une usine de bois de sciage de résineux pendant plusieurs années. Il a en outre été membre actif du Comité des ressources humaines/de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales de la Commission.



Carson Fougère, North Bay

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

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



Mathilde Gravelle Bazinet, North Bay

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

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



Margaret Hague, Spring Bay

(July 5, 2004 to July 4, 2007; July 5, 2007 to July 4, 2010)

Madame Hague a enseigné en milieu scolaire en Ontario, en Allemagne et en Colombie-Britannique. Elle a été directrice générale de la société LAMBAC, une société d'aide au développement des collectivités. À titre de membre fondatrice de plusieurs organismes un peu partout en Ontario, dont le Réseau de développement du nord-est, la Manitoulin Trade Fair Association et divers comités de la région de LaCloche Manitoulin, madame Hague a également joué le rôle de conseillère de la Municipalité de Gore Bay et de présidente du Conseil du Gore Bay Non-Profit Housing. Elle siège présentement au Comité des ressources humaines/de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales de la Commission.



**Randy Kapashesit,
Moose Factory**

(du 3 novembre 2004 au 2 novembre 2007; du 3 novembre 2007 au 2 novembre 2008)

Monsieur Kapashesit est chef du Conseil MoCreebec de la Nation crie depuis 1987. Il a également occupé les postes de coordonnateur du Cree Village Ecolodge et du programme Weeneebayko de la Queen's University, ainsi que de celui de conseiller du Programme de médecine traditionnelle de l'hôpital général de Weeneebayko. Au sein du secteur communautaire, monsieur Kapashesit a été président de la Weeneebayko Eeyou Association (un organisme de charité) et président par intérim du Conseil d'administration du Cree Village Ecolodge à Moose Factory. Il siège de plus au conseil du réseau local d'intégration des services de santé du Nord-Est (RLISS) du ministère de la Santé et des Soins de longue durée. Monsieur Kapashesit est un membre actif du Comité des ressources humaines/de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales de la Commission.



David Plourde, Kapuskasing

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

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



Donavon Porter, Haileybury

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

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



Lad Shaba, Kirkland Lake

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

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

Les comités de la Commission

La Commission compte trois comités permanents, dont :

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

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

Président : Lad Shaba

Membres : Dan Belisle, Ted Hargreaves, David Plourde

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

Le Comité des ressources humaines / de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales doit offrir de l'aide et présenter des recommandations en matière de politiques au nom de la Commission lors de questions traitant des ressources humaines, de la sécurité, de la santé et des affaires environnementales.

Présidente : Margaret Hague

Membres : Mathilde Bazinet, René Fontaine, Randy Kapashesit, Donavon Porter

- **Le Comité des pensions**

Le Comité des pensions est autorisé, au nom de la Commission, à gouverner, à gérer et à exploiter le régime de retraite contributif et les biens correspondants de la Commission de transport Ontario Northland.

Président : Carson Fougère

Membres : Mathilde Bazinet, Dan Belisle, Donavon Porter

Les principaux administrateurs

Steve Carmichael : président et chef de la direction

Grant Bailey : vice-président des Services ferroviaires (jusqu'au 16 juillet 2007)

Kevin Donnelly : vice-président, Finances et Administration

Randy Evers : vice-président des Services ferroviaires (nommé le 5 septembre 2007)

Paul Goulet : vice-président et directeur général d'Ontera

Cheryl Sutton : vice-présidente des Services aux voyageurs

Russ Thompson : avocat



La division des Services généraux d'Ontario Northland est constituée de divers départements chargés d'offrir aux intervenants internes et externes de l'entreprise des services et du soutien centralisés dans les domaines suivants :

Immobilier de l'entreprise	Technologies informatiques	Gestion des immeubles
Finances	Juridique	Relations publiques
Santé et sécurité	Commercialisation	Achats
Ressources humaines	Planification	Gestion des risques

Les réussites

- **Gestion des risques**

La gestion des risques s'inscrit parmi les compétences fondamentales de toute entreprise et de son personnel. Pour optimiser les opportunités et contrôler les menaces auxquelles font face les entreprises, diverses méthodes et divers outils de gestion des risques s'avèrent utiles lors de la planification, des présentations de l'information sur le rendement et de la mise en œuvre de démarches et de programmes pratiques. Un Bureau de gestion du risque a été créé en octobre 2007 pour coordonner le développement et la mise en œuvre intégrale d'un programme de gestion des risques dans l'ensemble d'Ontario Northland. Ce bureau étudiera à la fois l'efficacité opérationnelle et il soulignera les risques importants, les domaines à améliorer, les mesures de rendement et les directives nécessaires au classement par ordre de priorité des risques et à l'élaboration de plans d'action.

- **Planification d'entreprise**

Au cours de l'an dernier, la Commission a créé un plan d'entreprise stratégique réparti sur cinq ans. Elle a de plus élaboré un nouveau modèle de plan d'entreprise, lequel sera mis en œuvre en 2010. La Commission a en outre misé ses efforts sur le développement d'outils formels d'évaluation de son efficacité, ainsi que sur la création de paramètres et de plans de travail annuels pour chacun de ses trois sous-comités, notamment la Vérification et les finances, les Pensions, les Ressources humaines/la sécurité, la santé et les affaires environnementales. La Commission a enfin élaboré des mesures de rendement pour chaque division.

- **Santé et sécurité**

Nous avons poursuivi cette année nos efforts proactifs de promotion de la santé et de la sécurité en milieu de travail, misant nos efforts sur la composante clé de notre programme : l'éducation et la formation. Nos Comités de la santé et de la sécurité en milieu de travail, lesquels jouent un rôle intégrant au sein de notre programme, ont reçu des mises à jour sur les modifications apportées à notre système de gestion de la sécurité. Ils se sont concentrés sur l'évaluation, l'identification et la prévention des risques. En termes de blessures, les statistiques démontrent une augmentation des foulures et des déchirures, tandis que la réduction du nombre des absences de travail témoigne du succès de notre initiative de retour anticipé au travail.

- **Sondage sur les communications internes et sur l'engagement du personnel**

Au cours de l'été 2007, nous avons animé notre premier sondage sur les communications internes et sur l'engagement du personnel. Ce sondage nous a permis d'en apprendre davantage sur l'opinion du personnel face à l'entreprise et à leur travail, et d'obtenir des commentaires sur les communications de l'entreprise. Quelque 40 % du personnel a répondu au sondage et a pris le temps de partager son point de vue, d'offrir des commentaires tant positifs que négatifs et de suggérer des améliorations. Les communications efficaces et le moral positif du personnel sont essentiels à une exploitation transparente et à la réussite de notre entreprise. Ainsi, les commentaires reçus s'avèrent inestimables si nous voulons savoir où miser nos efforts d'amélioration. Parmi les rejaillissements concluants de ce sondage, on compte l'introduction d'une « Mise à jour du président » périodique servant à fournir au personnel plus d'informations sur l'entreprise et ses résultats opérationnels et financiers.

- **Service de la Commercialisation et des communications de l'entreprise**

En été 2007, l'ensemble des fonctions de commercialisation et de communication dans toutes les divisions a été centralisé en vue de réaliser des profits et des économies d'échelle, et pour que nos messages et notre stratégie de marque soient plus cohérents.

- **Économie d'énergie**

Novembre 2007 a vu la création d'un comité interdivisions ayant pour but d'étudier les opportunités d'économiser de l'énergie dans tous les secteurs d'Ontario Northland. En mars 2008, ce comité a publié un rapport interne traitant principalement du besoin d'instituer une « culture de conservation » et offrant les recommandations pertinentes en ce sens.

Les défis

- **Mesures de réduction des coûts**

Les revers de l'industrie forestière ont engendré la fermeture temporaire ou une réduction de la production dans plusieurs scieries clientes du nord-est de l'Ontario. Nos recettes en transport des marchandises ont été considérablement touchées par cette crise, accusant une baisse par rapport au budget et nous obligeant à mettre en œuvre des mesures de réduction des coûts dans l'ensemble de l'entreprise.

- **Augmentation des profits**

Nous avons poursuivi nos efforts en vue d'accroître les profits au sein de nos opérations et soutenir nos divisions opérationnelles dans leurs efforts de répondre aux besoins de notre clientèle du Nord.

- **Les communications**

Ontario Northland est fière de compter plus de 1 000 employés et employées vivant et travaillant dans des collectivités de l'ensemble du Nord de l'Ontario. Bien que notre personnel constitue de loin notre atout le plus précieux, nous devons poursuivre nos efforts en vue de communiquer efficacement étant donné la diversité des rôles et des responsabilités de notre personnel, ainsi que l'étendue géographique même de notre entreprise. Le sondage sur les communications internes et sur l'engagement du personnel nous a permis de recevoir des commentaires et des idées pouvant nous aider à redoubler nos efforts de communication.



À titre d'entreprise de télécommunications entièrement intégrée, Ontera offre une vaste gamme de solutions de télécommunication et Internet dont des services interurbains, de transmission voix-données, Internet et TI (technologie de l'information), et ce, d'un bout à l'autre du Nord de l'Ontario.

Au cours des dernières années, nous avons misé de nouveau nos efforts sur l'ingénierie afin d'offrir une structure de télécommunications solide dont pourront bénéficier les résidents, les entreprises, le secteur public et les entreprises de télécommunications clientes du Nord.

Les réussites

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

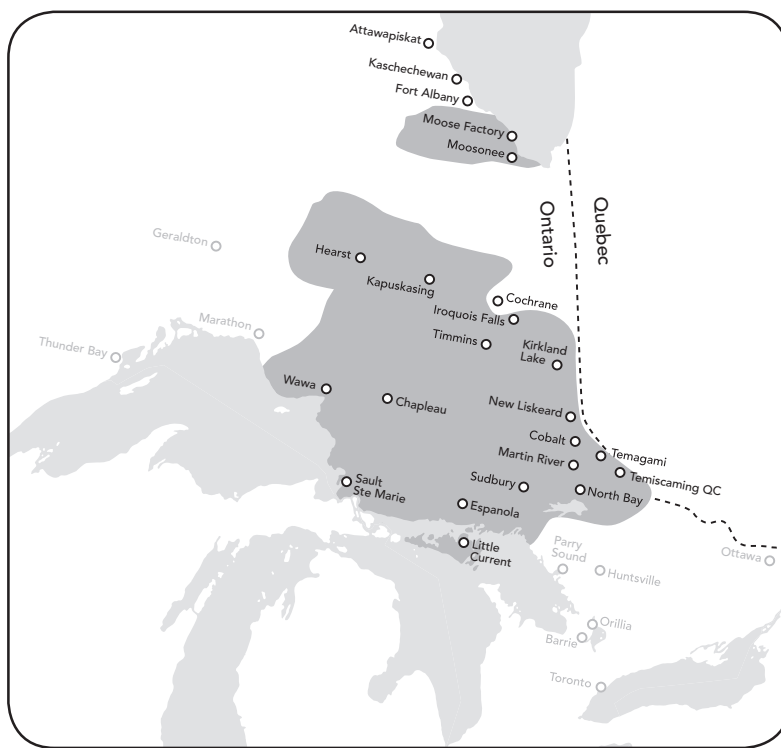
Nous offrons des services de télécommunications, axés sur le Nord, à plus de 30 000 clients des secteurs résidentiels, commerciaux, publics, ainsi qu'aux entreprises de télécommunications clientes situées principalement dans les collectivités du Nord de l'Ontario.

- **Investissements en infrastructures**

Nous avons, au cours de l'an dernier, investi considérablement dans nos infrastructures, obtenant du financement de l'ordre de 17 millions de \$ en novembre 2007. Cela nous a permis de procéder aux améliorations à nos infrastructures, de devenir l'entreprise de télécommunications de choix en termes d'accès d'un bout à l'autre du nord-est de l'Ontario et de rétablir l'équilibre entre les recettes provenant de l'entreprise de télécommunications et du commerce de gros. L'expansion au sein de notre territoire habituel et l'achèvement des travaux de raccordement au nœud concentrateur canadien de Toronto auront pour effet de consolider les interfaces interréseaux au sein de nos principaux marchés de prestation de services.

- **Solutions adaptées au secteur public**

Ontera est le fournisseur de services de choix dans huit municipalités, huit conseils scolaires régionaux et six établissements d'enseignement postsecondaire. De plus, dans le cadre de son association avec le projet OPS NAS (projet servant à fournir et à gérer un réseau de télécommunications dans l'ensemble de l'Ontario) du gouvernement de l'Ontario, Ontera a achevé, au nom de Telus, la mise en œuvre de 140 installations de télécommunications centrales dans le nord-est de l'Ontario. Le réseau fédérateur d'Ontera subit actuellement d'autres améliorations visant le munir en entier de capacités de calibre transporteur en vue de cet important projet de mise en œuvre d'un réseau étendu (WAN). À mesure qu'Ontera tend à se définir en tant que « passerelle vers le Nord », ces apports technologiques de pointe seront bénéfiques lors de projets futurs et à l'ensemble du nord-est de l'Ontario.



- **Les soins de santé**

L'Agence des systèmes intelligents pour la santé (ASIS), Hydro One Telecom (HOT) et Ontera, des entreprises opérationnelles du gouvernement de l'Ontario, se sont réunies pour former un modèle d'approvisionnement de services interagences unique afin de répondre aux besoins en télécommunications de l'ASIS et de la communauté médicale de l'Ontario. À l'heure actuelle, Ontera fournit le service dans plus de 45 installations du nord-est de l'Ontario. Le développement d'un site à Parry Sound et dans diverses collectivités le long de l'autoroute 17 Ouest tire à sa fin. La phase deux du projet comprend l'installation systématique d'une infrastructure sans fil dans des emplacements distants afin de satisfaire à la demande de l'ASIS.

- **L'accès à large bande**

Ontera se classe parmi les premiers fournisseurs de services Internet du nord-est de l'Ontario. Ses contributions se multiplient grâce à l'expansion de ses services sans fil fixes et de ses lignes d'abonné numérique (DSL), laquelle a été réalisée conjointement avec ses associés des réseaux communautaires NEOnet et Blue Sky Economic Growth Corporation. Ontera compte fournir l'accès commercial et en gros à ce réseau élargi, offrant ainsi à la clientèle un choix complet de fournisseurs de services. Cette approche libre-service technologique d'Ontera lui permettra d'offrir aux clients résidentiels et aux petites entreprises des services pouvant satisfaire à leurs exigences particulières.

- **Les services téléphoniques**

Nous avons mis en œuvre un commutateur logiciel pour nous permettre d'offrir des services téléphoniques locaux à notre clientèle résidentielle et commerciale, ainsi à d'autres entreprises de télécommunications, et ce, de la manière traditionnelle par rapport à une plate-forme de services sur IP. Cet investissement nous permettra en outre d'offrir à notre clientèle des services téléphoniques perfectionnés, d'une qualité et d'une efficacité accrues et à moindre coût.

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

K-Net Services et Ontera se sont affairés à l'extension des services réseau dans plusieurs collectivités et centres de soins de santé des Premières nations. Notre association prend de l'ampleur grâce à l'ajout, tous les trois mois, de nouvelles installations Télésanté et d'accès à Internet.

- **Structure et procédés internes**

Nous faisons nos efforts, depuis plus de deux ans, à consolider notre structure et nos procédés internes. Nous avons récemment fait le nécessaire pour que les personnes compétentes occupent les postes appropriés. Dans ce but, nous nous sommes réorganisés afin de tirer profit des forces de chacun des membres de l'équipe Ontera. De plus, le lancement de notre BGP (Bureau de gestion de projet), lequel est désormais entièrement rodé et assume une charge de plus de 50 projets et commandes majeures, a donné lieu à une zone d'influence considérable. En adoptant les méthodologies prescrites au PMBoK (organisme chargé de faire en sorte que les gestionnaires de projets œuvrent dans les limites des règlements), la participation d'Ontera au BGP s'étend de la planification à l'aboutissement de projets et de commandes, visant ainsi garantir une utilisation optimale des ressources tout en tenant compte des contraintes de coûts, de portée, de temps et de qualité.

Les défis

- **Le vieillissement des infrastructures**

L'industrie des télécommunications évolue rapidement et de nouvelles technologies naissent tous les jours. Une grande partie de l'infrastructure d'Ontera vieillit et n'est plus considérée comme étant « à la fine pointe de la technologie ». Si nous comptons répondre efficacement aux besoins de notre clientèle du nord et satisfaire aux exigences de notre commerce croissant d'entreprises de télécommunications du nord-est de l'Ontario, il est essentiel que nous investissions dans des équipements et de la technologie. Ayant obtenu du financement de l'ordre de 17 millions de \$, nous devrions pouvoir investir considérablement dans nos infrastructures et faire le nécessaire pour régler ce problème.



- **Interruption du service dans le réseau de télécommunications**

En juillet 2007, il s'est produit une interruption du service au sein de notre réseau de télécommunications ayant incidence sur les collectivités au nord de Marten River et celles entre Hearst et la frontière de l'Ontario et du Québec. Cette interruption touchait le service téléphonique local et interurbain, une partie du service téléphonique cellulaire et des services Internet/de transmission de données. Cette rupture au sein de notre réseau de câbles en fibres optiques était le fruit d'activités criminelles. Malgré le fait que le service a été rétabli le jour même, cette panne néanmoins attiré notre attention sur la nécessité d'un réseau diversifié ou redondant dans le Nord de l'Ontario.

- **La diversité**

Nous devons diversifier notre topologie de réseau si nous voulons protéger nos services de télécommunications essentiels dans le Nord de l'Ontario. Nous entendons par « diversifier » la création d'un réseau autorégénérateur, lequel pourra garantir la circulation fiable et continue des transmissions voix-données pendant les pannes de réseau. La mise en œuvre d'une telle topologie de réseau en « anneau » servirait à éliminer, dans les endroits stratégiques du nord-est de l'Ontario, les points de défaillance uniques actuels de la configuration linéaire du réseau. Ainsi, les établissements, les entreprises et les clients résidentiels et les entreprises de télécommunications du Nord pourront profiter d'une infrastructure de réseau fortifiée pouvant protéger leurs services de télécommunications essentiels au sein de la zone de couverture en « anneau » d'Ontera.

- **Pour être profitable**

Nous devons redevenir profitables si nous voulons, à long terme, augmenter nos chances de réussite et notre potentiel. Au cours des mois derniers, nous avons enregistré des profits, mesurés selon les gains acquis avant les intérêts, la dépréciation et l'amortissement (EBIDA). Ceci provient d'activités de projets importants à des mesures de compression des coûts et de transformations internes axées sur un équilibre accru des recettes de l'entreprises de télécommunications et du commerce de gros. Ontera continuera d'exercer des pressions en vue de hâter la mise en œuvre des diverses activités de transformation commerciale, lesquelles ont pour but de garantir, en temps opportun, des retours substantiels sur les mises de fonds effectuées au cours des prochains trois ans. Il lui faudra, à la fois, concentrer ses efforts à réduire les coûts et à générer de nouvelles sources de revenus de manière conforme au rééquilibrage des recettes d'entreprises de télécommunications et du commerce de gros.

- **Substitutions en matière de technologie**

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

- **La conjoncture économique**

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

Les Services ferroviaires voyageurs

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

Étant donné l'augmentation du coût du carburant et du souci face à l'environnement, nos solutions de transports s'avèrent de plus en plus précieuses.

En 2007 – 2008, plus de 320 000 voyageurs ont montés à bord de l'un ou l'autre des 25 autocars interurbains d'Ontario Northland ou de nos trois trains de voyageurs.

Les Services de transport en autocar

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

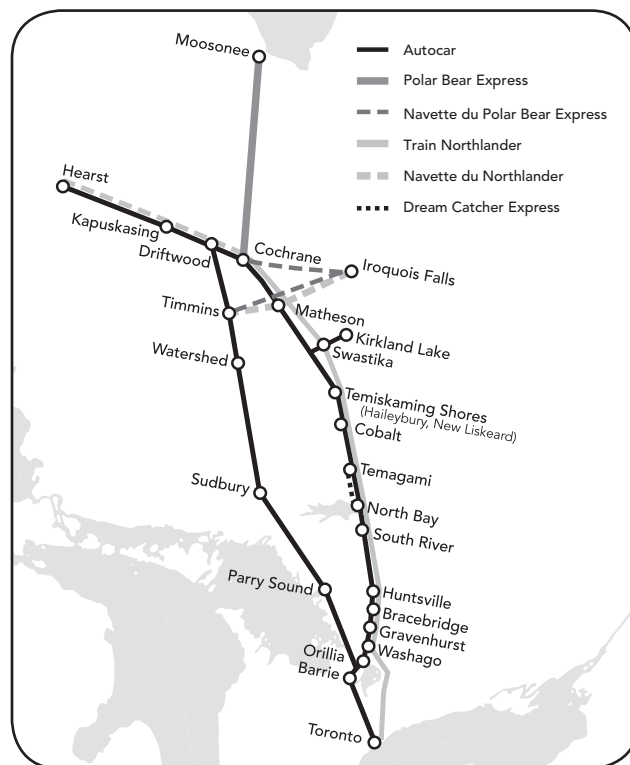
Nous offrons également des services d'affrètement aux groupes voyageant partout au Canada, en plus d'un service de messagerie par autocar (BPX), lequel effectue la livraison inter-gares d'enveloppes et de colis, souvent le jour même. Le transport de ces colis suit la voie normale du service de transport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

Les Services ferroviaires voyageurs

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

- Le Northlander : un train de transport des voyageurs entre Cochrane et Toronto, avec correspondances à Hearst, Iroquois Falls et Timmins. Ce train, fonctionnant six jours semaine (du dimanche au vendredi), est financé par les gouvernements provincial et fédéral.
- Le Polar Bear Express : un train de voyageurs offrant le transport entre Cochrane et Moosonee, avec correspondances à Iroquois Falls, South Porcupine et Timmins. Ce train fonctionne cinq jours semaine (du lundi au vendredi) l'automne, l'hiver et le printemps, et six jours semaine (du dimanche au vendredi) l'été, alors que nous offrons également des forfaits d'excursions. Le Polar Bear Express est financé par le gouvernement provincial.
- Le Dream Catcher Express : un train d'excursion voyageant entre North Bay et Temagami, fonctionne six jours semaine l'automne.

Les Polar Bear Express et Northlander sont exploités à titre de services non commerciaux (mandatés par la province).



Les réussites

- **Augmentation du nombre de voyageurs à bord des trains**

Le nombre de voyageurs à bord de notre train Northlander a augmenté de 28 %. Cette augmentation est due, en grande partie, au fait que les voyageurs ont pris le train pendant la grève des opérateurs et opératrices d'autocars, laquelle a duré dix semaines. Avant cette grève, le nombre de voyageurs s'est accru de 7,4 % pendant les six premiers mois de l'année d'exercice. L'amélioration de nos services, lancés en juin 2007, est principalement responsable de l'augmentation de 6,1 % de l'achalandage à bord du Polar Bear Express.



- **Amélioration des services entre Cochrane et Moosonee**

Nous avons apporté, en été 2007, d'importantes améliorations au Polar Bear Express. Les services de transport des voyageurs et des marchandises ont été dissociés et la fréquence des trains de voyageurs s'est vue augmenter à cinq parcours aller-retour par semaine, pendant l'hiver et à six parcours aller-retour par semaine, en juillet et en août, saison touristique de pointe dans la région. Nous avons de plus mis à jour bon nombre de politiques de services à la clientèle.

- **Nouvelle convention collective des opérateurs et opératrices d'autocars**

Nous avons négocié une convention collective répartie sur 52 mois avec nos opérateurs et opératrices d'autocars. Cette convention, ayant effet rétroactif au 1er septembre 2006, stabilise nos opérations et nous permet de prévoir, avec précision, les dépenses en main-d'œuvre jusqu'au 31 décembre 2010.

- **Amélioration du service à la clientèle**

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

- **Délais d'exécution**

Les Services de transport en autocar connaissent toujours un haut degré d'excellence en matière de délais d'exécution. Il en résulte un degré de satisfaction accru de la part des clients qui estiment nos services comme étant pratiques et fiables.

- **Association visant la promotion du tourisme dans le nord-est de l'Ontario**

Nous nous sommes associés avec le projet Ontario North East Attractions Group (ONE) en vue de promouvoir le Polar Bear Express en collaboration avec d'autres attractions de la région. Le projet Ontario North East Attractions Group (ONE) a reçu de l'aide du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario et de Fednor et nous procédons actuellement à l'élaboration d'un plan de commercialisation ayant pour but de guider nos efforts communs pendant encore plusieurs années. Les autres secteurs d'activité adhérents au projet Ontario North East Attractions Group (ONE) sont les suivantes : le Polar Bear Habitat et Heritage Village (à Cochrane), le centre Shania Twain (à Timmins), la visite de la mine d'or souterraine de Timmins, Hockey Heritage North (à Kirkland Lake) et le Northern Ontario Mining Museum (à Cobalt).

- **Le Dream Catcher Express**

Le Dream Catcher Express offre des excursions en train stimulantes entre North Bay et Temagami. S'associant à divers exploitants d'organismes touristiques, le Dream Catcher Express offre aux voyageurs des aventures inédites, notamment : le charme des voyages en chemin de fer, les couleurs éclatantes de l'automne, ainsi que quelques exemples de la culture autochtone. Ce train a été fait l'objet d'un accueil enthousiaste par les voyageurs de toute la province et d'ailleurs. Parmi ceux-ci, 98 % ont dit qu'ils le recommanderaient à leurs amis et 88 % ont déclaré qu'ils le feraient de nouveau. Le Dream Catcher Express voyagera de nouveau en 2008, les 26, 27 et 28 septembre et les 3, 4 et 5 octobre.

- **L'Express du Père Noël**

L'Express du Père Noël a fourni l'occasion de voyager vers le pôle Nord pour y visiter le Père Noël à plus de 5 000 enfants provenant de 15 collectivités du nord-est de l'Ontario et du nord-ouest du Québec. Exploité dans les collectivités nordiques depuis plus de 20 ans, ce train est le fruit du généreux soutien de notre personnel, de bénévoles au sein de la collectivité, de syndicats et de la Société mutuelle d'Ontario Northland.

Les défis

- **Le coût du carburant**

Le coût du carburant, lequel constitue une partie importante de la hausse de nos frais d'exploitation, est monté en flèche au cours des dernières années. Il nous a donc fallu augmenter nos tarifs afin de compenser cette hausse des coûts.

- **Diminution du nombre de voyageurs en autocar**

Le nombre de voyageurs à bord de nos autocars a diminué de 2,1 % en 2007 – 2008. Cette diminution est due en partie à la grève des opérateurs et opératrices d'autocars ayant duré dix semaines. Avant cette grève, le nombre de voyageurs avait diminué de 2,3 %. Une diminution du nombre de voyageurs a également été enregistrée dans l'ensemble de l'industrie du transport en autocar canadien. Nous tentons d'atténuer les effets de ces réductions.

- **Les équipements de transport des voyageurs**

Nos équipements de transport ferroviaire voyageurs vieillissent. Notre matériel ferroviaire roulant doit être remis à neuf si nous voulons augmenter le confort de nos passagers, rehausser la fiabilité et l'accessibilité de nos trains et les surclasser. Nous examinerons nos équipements de transport de plus près en prévision de leur renouvellement au cours de l'année qui vient.

Nos Services de transport en autocar font toujours face à des défis de maintien d'un parc d'autocars vieillissant. Nous avons toutefois pu optimiser la durée de vie utile de nos autocars grâce à un programme d'entretien proactif et préventif. La demande en autocar en dépasse toujours l'offre, de sorte que l'ordonnancement s'avère de plus en plus important pour assurer l'utilisation efficace et fonctionnelle de nos ressources.

- **Modification de nos services ferroviaires entre Cochrane et Moosonee**

Nous avons été très heureux, l'été dernier, de pouvoir introduire certaines améliorations à nos services de transport ferroviaire entre Cochrane et Moosonee. Même si la création et la mise en œuvre de ces nouveaux services nous a présenté certains défis, nous avons confiance que nos efforts d'amélioration s'avèreront grandement bénéfiques pour nos voyageurs.

- **Une démographie en régression dans le nord-est de l'Ontario**

Selon le recensement de 2006, la population du nord-est de l'Ontario est en baisse de 5,3 % depuis les derniers dix ans (de 1996 à 2006), tandis que la population du reste de l'Ontario a connu une augmentation de 13,1 % pendant la même période. De plus, la densité de la population du nord-est de l'Ontario en 2006 était de 2 personnes par km², par rapport à 13,4 personnes par km² dans l'ensemble de l'Ontario. Comme le démontrent ces données, notre contexte opérationnel dans le nord-est de l'Ontario est composé d'une faible population, très dispersée et en baisse. Voilà pourquoi il est plus difficile de maintenir et d'accroître le nombre de passagers dans nos services de transport des voyageurs.

- **L'attraction des touristes**

L'attraction de touristes à bord du Polar Bear Express continue de nous présenter des défis en raison du nombre grandissant d'options de voyages abordables et accessibles. Nous nous sommes associés au projet Ontario North East Attractions Group (ONE) avec lequel nous collaborons en vue d'attirer des touristes dans la région. Nous restons persuadés que notre train Polar Bear Express procure une expérience authentique et qu'il offre une excellente occasion d'apprendre à connaître l'histoire et la culture du Canada.



- **Les délais d'exécution**

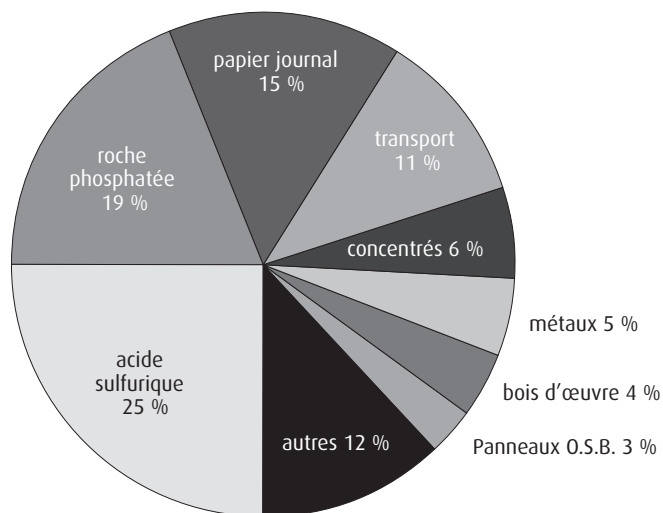
Au cours de l'année dernière, le degré de ponctualité enregistré à bord des trains Northlander et bord Polar Bear Express s'est avéré plutôt faible. Dans le cas du train Northlander, ce mauvais rendement est dû au fait que nous n'avons pas obtenu la priorité sur les voies du CN entre North Bay et Toronto et au vieillissement de nos équipements. Nous poursuivons nos entretiens avec les responsables du CN afin de réduire les retards et d'augmenter notre degré de ponctualité. Nous nous préparons également un projet de renouvellement des équipements afin de remédier à cette situation. Dans le cas du Polar Bear Express, les retards sont principalement le fruit d'ordres de marche au ralenti sur nos voies ferrées. Nous prévoyons la mise sur pied d'un important programme d'entretien des voies pour la nouvelle année afin de réduire, à long terme, le nombre de ces retards.

Les Services ferroviaires

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

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

Nombre de wagoonnées par produit en 2007-2008 (ci-contre)



L'ensemble des opérations de transport des marchandises constitue une entreprise commerciale, à l'exception des opérations entre Cochrane et de Moosonee, lesquelles sont mandatées par la province (non-commerciales) et bénéficient de financement de la part du gouvernement provincial. Nos trains Northland et Polar Bear Express sont également des entreprises non-commerciales.

Les trains de voyageurs

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

Les Services de transport des marchandises

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

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

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

Les réussites

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

Les employeurs parmi les plus importants de la région comptent sur nos opérations de transport des marchandises, lesquelles transportent chaque année quelque 53 000 wagonnées (l'équivalent d'environ 132 500 chargements complets de camions). La plupart de ces wagonnées sont destinées à des endroits au-delà de notre système ferroviaire.

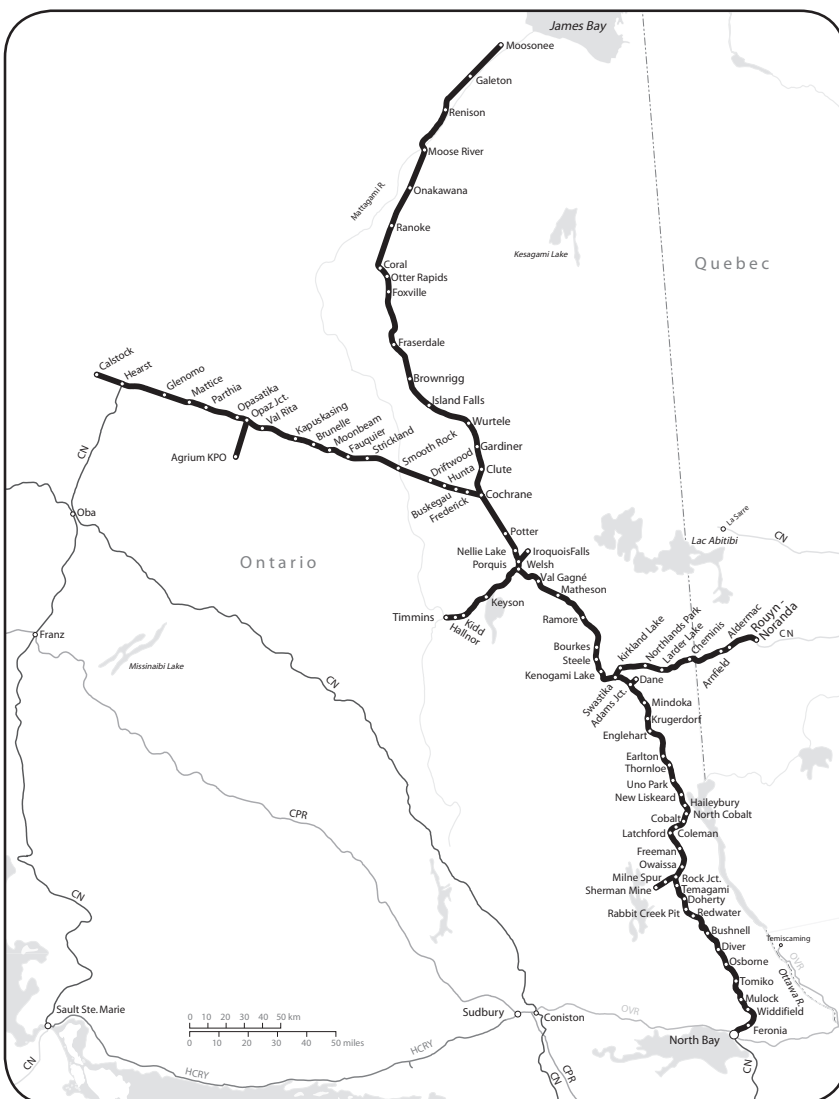
- **Le Service à la clientèle**

Nous avons installé, au cours du dernier deux ans, divers systèmes automatisés afin de rehausser le degré de service offert à notre clientèle du service de transport des marchandises. En plus d'accroître les communications électroniques pendant le transport et la gestion des marchandises de notre clientèle, notre système de gestion RailConnect a grandement amélioré nos procédés d'exploitation, d'interaction avec la clientèle et de partage des revenus. Parce que nous fournissons à nos clients des données d'expédition plus précises et opportunes, ils sont en mesure de réagir plus rapidement aux marchés de plus en plus compétitifs.

- **Les voitures voyageurs**

Nous avons commencé les travaux de planification de remise à neuf, tous les ans, de deux voitures ordinaires, et ce, à compter de l'an prochain. Ces voitures sont raccordées au Polar Bear Express. Les travaux complets de remise à neuf comprendront l'installation de plates-formes d'accès, de cabinets de toilette autonomes, d'un nouveau système d'éclairage et de sièges.

Le matériel d'Ontario Northland vieillit. La dernière remise à neuf dont il a fait l'objet s'est étendue sur six ans, entre 1989 et 1995, dans nos ateliers de North Bay. Nous nous préparons actuellement à élaborer un projet de renouvellement (remise à neuf) et/ou de remplacement de ce matériel (wagons, locomotives et générateurs auxiliaires de bord). Même s'il faut plusieurs années avant que ce projet ne soit achevé, nous devons manifestement mettre nos équipements à niveau si nous voulons démontrer à nos voyageurs que nous sommes engagés envers eux et garantir la pérennité de ce service.



- **Service des infrastructures ferroviaires**

Avec la participation d'un conseiller technique externe, nous avons amorcé l'évaluation de nos politiques et procédures au sein du Service des infrastructures ferroviaires. Cette démarche nous permet de nous assurer que nous observons les pratiques exemplaires et travaillons de la manière la plus sécuritaire et efficace possible. Ce procédé se poursuivra jusqu'à la nouvelle année. Ce service veille à l'intégrité de notre réseau ferroviaire y compris, les assiettes des rails, les ponts, les passages à niveau, les ponceaux et les bâtiments.

- **Le pont de la rivière Moose**

Nous avons pris les dispositions nécessaires pour la mise en œuvre d'un important projet de mise à niveau de notre pont de la rivière Moose. Ce projet, visant garantir la sécurité de cette structure pendant encore longtemps, doit être lancé au début de la nouvelle année et son exécution prendra plusieurs années. Le pont de la rivière Moose est situé dans la subdivision d'Island Falls (la voie ferrée entre Cochrane et Moosonee). Comme nous le faisons depuis toujours, nous inspectons ce pont, d'une longueur de 1 500 pieds, selon des politiques rigoureuses conçues en tenant compte de la sécurité. Ces politiques stipulent en outre que de telles inspections doivent être faites par du personnel qualifié en inspection de ponts.

- **Des occasions d'apprentissage**

Les ouvriers qualifiés sont essentiels à la réussite d'Ontario Northland. Conscients de la valeur que représentent les programmes d'apprentissages, nous collaborons avec le ministère de la Formation, des Collèges et Universités et divers organismes communautaires en vue de promouvoir l'apprentissage et les métiers spécialisés. Ontario Northland offre des opportunités d'apprentissage depuis plus de 50 ans. À l'heure actuelle, nous employons 25 apprentis, dont 16 travaillent à North Bay, 8 à Cochrane et 1 à Hearst. Le ministère de la Formation, des Collèges et Universités a rendu hommage à Ontario Northland en lui décernant, en 2004, le Prix ministériel de reconnaissance des employeurs pour l'excellence en apprentissage.

- **La sécurité ferroviaire**

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

Les défis

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

Dans le nord-est de l'Ontario, les perspectives industrielles présentent à Ontario Northland certaines limites par rapport au nombre de clients importants de sa division du transport ferroviaire des marchandises, rendant celle-ci sensible aux fluctuations du marché. Cette situation a incidence sur la projection de notre clientèle, laquelle est composée principalement d'entreprises d'exploitation, sans compter le fait que les opportunités d'élargir notre base de clients sont peu nombreuses.

- **Ralentissement économique au sein du secteur forestier**

Le ralentissement économique au sein du secteur forestier entraînant, au cours de la dernière année, la fermeture, l'interruption ou le ralentissement des activités dans sept usines de pâtes et papier, a donné lieu à une réduction de l'achalandage provenant de notre clientèle de l'industrie forestière. En 2007 – 2008, les recettes provenant du transport de produits forestiers étaient de 14 millions de \$, ou 6,8 millions de \$ de moins que prévu au budget. Malgré le fait que les recettes provenant du secteur du transport de produits miniers ont satisfait aux prévisions budgétaires et se sont avérées relativement substantielles, elles n'ont pas eu pour effet de compenser la diminution des recettes provenant du secteur forestier.

- **Déraillement d'un train de marchandises**

Le 30 mars 2007, un de nos trains de marchandises déraillait à quelque 16 kilomètres au nord d'Englehart, ne causant aucune blessure corporelle. Par ailleurs, cinq wagons contenant de l'acide sulfurique ont présenté des fuites. Le personnel de secours d'Ontario Northland et de l'entreprise expéditrice est actuellement sur place pour rétablir la situation. De plus, le personnel du ministère de l'Environnement, des Ressources naturelles, d'Environnement Canada, de CANUTEC (le Centre canadien d'urgence transport exploité par Transport Canada), ainsi que celui de deux sociétés d'experts-conseils sur l'environnement, leur prête main-forte en matière d'évaluation et de remise en état. Ces travaux de remise en état ont été achevés avec succès, comme le démontre la surveillance continue de la région.

- **Le prix du carburant**

Le prix élevé du carburant a poursuivi ses effets considérables sur nos résultats, engendrant des dépenses supérieures à celles prévues au budget. Il constitue également une partie grandissante de nos dépenses d'exploitation. Bien que nous ajoutions toujours une surcharge accessoire de carburant aux tarifs de transport des marchandises afin de compenser cette hausse du prix du carburant, nous sommes conscients du fait que toute augmentation de ces tarifs peut entraîner une réduction du transport des marchandises par notre clientèle.

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

Étant donné le fait que nos recettes sont inférieures à nos prévisions et la hausse des coûts d'exploitation, le financement à l'interne de nos dépenses en immobilisations s'avère de plus en plus difficile. Nous avons, par conséquent, misé nos efforts sur la compression des coûts. En ce qui a trait aux investissements dans nos infrastructures, nous étudierons diverses options financières au cours de la nouvelle année.

- **Délais d'exécution**

Le train de voyageurs Northland continue de présenter à Ontario Northland des défis sur le plan des délais d'exécution, principalement sur la voie ferrée du CN entre North Bay et Toronto. Le fait que le CN soit propriétaire de cette voie principale et qu'il y exploite un nombre élevé de trains de transport de marchandises engendre de nombreux délais sur le train de voyageurs Northlander. À cette situation s'ajoute notre matériel vieillissant. Dans le cas du Polar Bear Express, les retards sont principalement le fruit d'ordres de marche au ralenti sur nos voies ferrées. Nous prévoyons la mise sur pied d'un important programme d'entretien des voies pour la nouvelle année afin de réduire, à long terme, le nombre de ces retards.

- **Equipment**

Notre division du transport ferroviaire fait toujours face à des défis de maintien d'un parc de trains de voyageurs vieillissant. La majorité des équipements de ce parc date de l'époque des années 1950 et la remise à neuf de ce matériel se fait attendre depuis très longtemps. Nous avons commencé les travaux de planification de remise à neuf, tous les ans, de deux voitures ordinaires reliées au Polar Bear Express, et ce, tous les ans pendant encore plusieurs années. Nous avons également amorcé les projets de renouvellement (remise à neuf) et/ou de remplacement de notre matériel Northlander.

Ontario Northland offre des services de remise à neuf à l'industrie des véhicules ferroviaires à passagers et de marchandises. La Division de la remise à neuf a été créée en 2006, témoignant de l'expertise que nous avons acquise et de notre intention de développer ce domaine de l'entreprise. Nous sommes fiers de notre personnel hautement qualifié et chevronné, ainsi que de nos ressources et de nos installations exceptionnelles, parmi lesquelles figurent un complexe d'ateliers d'une superficie de 61 050 pi² et un atelier de peinture de pointe. Nous jouissons de plus d'une excellente réputation d'excellence en matière de qualité et d'exécution. Nos compétences s'étendent du démontage intégral de wagons à leur remise en état du châssis au toit. Notre expertise comprend la mise à niveau de systèmes électriques et mécaniques, la remise en état de bogies, l'aménagement intérieur et les services d'implantation.

Les réussites

- **Le contrat GO Transit**

En février 2004, Ontario Northland signait une entente de six ans avec GO Transit, évaluée à 46 millions de \$, pour la remise à neuf de 71 voitures de train de banlieue. En novembre 2005, Ontario Northland livrait la première voiture GO Transit entièrement remise à neuf et en mars 2008, 39 voitures remises à neuf lui avait été livrées. Les travaux avancent actuellement selon les prévisions et nous livrons, toutes les deux semaines, des voitures d'une qualité exceptionnelle. Nous sommes de plus favorisés par l'obtention d'un contrat de remise à neuf de 50 autres voitures, évalué à 35 millions de \$. Ce projet pourrait entraîner la remise à neuf de 121 voitures et des recettes de l'ordre de 81 millions de \$.

- **Les procédés internes**

Au cours de l'année dernière, nous avons misé nos efforts sur le perfectionnement de nos procédés de production à la chaîne afin d'accroître les économies et faire en sorte de livrer à GO Transit les voitures remises à neuf selon les échéanciers.

- **Système de planification des ressources de remise à neuf**

En 2006 – 2007, nous avons institué un système informatisé de planification des ressources de remise à neuf exclusif nous permettant de contrôler les pièces, les tâches, les dessins et les procédés de travail. Ce système crée automatiquement les horaires de travail quotidiens, garantissant ainsi l'utilisation efficace et performante de notre personnel, de notre matériel, de nos installations de travail et de nos pièces. Mis à jour périodiquement, au gré des nouvelles exigences, ce système s'avère des plus dynamiques.

- **Améliorations à la production**

Nous avons introduit, en décembre 2007, des modifications à notre chaîne de production de sorte que nous traitons neuf voitures à la fois plutôt que huit. En augmentant le nombre de postes de travail de notre chaîne de production, nous sommes davantage en mesure de respecter nos échéanciers et par conséquent, nos mouvements de trésorerie.



Les défis

- **Pour être profitable**

Nous n'en sommes pas encore au carrefour de la rentabilité et continuons à mettre nos efforts sur les modifications et les améliorations qui nous permettront d'y arriver.

- **Rendement de nos installations de peinture**

Nos installations de peinture actuelles sont insuffisantes pour les travaux de peinture de pièces au titre du projet GO Transit. Elles ne nous permettent pas non plus d'y aménager le matériel roulant non relié à ce projet. Nous étudions en ce moment diverses options qui nous permettront de surmonter cet obstacle. En attendant, nous avons adopté les mesures nécessaires pour faire en sorte que ceci ne nous empêche pas de respecter nos échéanciers.



- **Le respect de l'horaire de production**

Étant donné les horaires très serrés des travaux de remise à neuf des voitures GO Transit, notre défi consiste à faire en sorte que les exigences en matière de production soient respectées. Nous avons, au cours de l'an dernier, fait le nécessaire pour réaliser des économies et surmonter cet obstacle.

- **Améliorations à la production**

Alors que nous mettons tout en œuvre pour être rentables, nous sommes mis à défi de découvrir des endroits où augmenter les économies et les opportunités tout en rehaussant les procédés de notre chaîne de production. En poursuivant nos efforts d'amélioration des systèmes en place, nous serons alors en meilleure posture pour aller à la recherche de projets de remise à neuf à l'avenir.



Ontario Northland a subi des pertes de 15,6 millions de \$ pour l'année d'exercice se terminant le 31 mars 2008, par rapport à des pertes de 10,7 millions de \$ au cours de l'année d'exercice précédente.

D'une année à l'autre, l'ensemble des recettes accuse une baisse d'environ 4,1 millions de \$. Cette baisse est due en grande partie aux Services ferroviaires dont les recettes en transport de marchandises se sont vues diminuer de 9,7 millions de \$ en raison d'un affaiblissement de la demande au sein du secteur forestier. Un conflit de travail d'une durée de deux mois au sein des Services de transport en autocars a également donné lieu à des pertes de 2,1 millions de \$ dans ce service. Les Services maritimes et les Immeubles à usage locatif ont également enregistré de légères baisses, lesquelles ont été compensées par l'augmentation de 1,2 million \$ chez Ontera. Cette augmentation est le fruit de nos poursuites de nouvelles sources de revenus et de la somme de 2,9 millions de \$ pour les Services de remise à neuf versée une fois la production au titre du projet GO Transit entièrement réalisée.

Nous avons en outre reçu une augmentation de 3,5 millions de dollars en remboursements du gouvernement pour nos opérations non-commerciales.

L'ensemble des dépenses d'exploitation est à la hausse de 1,1 million de \$, principalement à cause de l'augmentation des dépenses en carburant. Cette situation touche surtout notre division des Services ferroviaires. À l'exception de la division de Remise à neuf, où les niveaux de production ont été atteints et les dépenses sont conformes aux augmentations en recettes, nos efforts de minimiser les frais en réponse à la baisse des recettes ont eu pour effet de diminuer ou de stabiliser nos dépenses d'exploitation dans la majorité de nos divisions d'exploitation. Les dépenses hors exploitation sont essentiellement identiques à celles de l'année précédente. Bien qu'il y ait eu de légères augmentations et diminutions des dépenses au titre de certains éléments, celles-ci ont eu pour effet de s'annuler.

Le bilan indique une légère augmentation du total des actifs à environ 3,2 millions de \$.

Suite à un placement de participation de la province vers la fin de l'année, le total actuel des actifs a augmenté à 4,4 millions de \$. Une légère augmentation au chapitre des biens immobiliers, des usines et des équipements a été annulée par la diminution des frais de développement (amortissement), de notre fonds d'autoassurance, des frais encourus suite au déraillement du 30 mars 2007 et des modifications aux prestations acquises.

Du point de vue du passif et de l'équité, la plupart des éléments ont été en baisse à l'exception de ce qui suit :

- Une dette à long terme résultant du financement reposant sur l'actif immobilisé;
- Les obligations au titre des prestations accumulées, non liées à la retraite, en raison des modifications aux opérations; et
- Une augmentation des investissements mentionnés précédemment de la part de la province de l'Ontario, ainsi que les contributions envers le coût des biens immobiliers nécessaires aux opérations commerciales et non-commerciales.

De plus, les bénéfices non répartis sont à la baisse suite à une perte au sein des opérations pendant l'exercice financier.



Kevin Donnelly
Vice-président, Finances et Administration

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

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

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



T. Hargreaves
Président du conseil d'administration



S. Carmichael
Président et chef de la direction

North Bay, Ontario
Le 30 mai 2008



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

Rapport du Vérificateur

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

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Commission de transport Ontario Northland au 31 mars 2008, ainsi que les états consolidés du placement de la province de l'Ontario, des résultats et bénéfices non répartis, et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers consolidés incombe à la direction de la Commission. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers consolidés en me fondant sur ma vérification.

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

À mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Commission au 31 mars 2008, ainsi que les résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

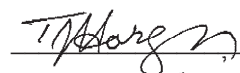
Toronto, Ontario
Le 31 mai 2008

Jim McCarter, CA
Vérificateur général
Expert-comptable autorisé

(en milliers de dollars)

	31 mars 2008	31 mars 2007
Actif		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 467 \$	- \$
Débiteurs (après provision de 1 526 \$; 2007 – 1 452 \$)	18 976	17 831
Inventaire	18 000	18 876
Frais payés d'avance	960	1 219
	42 403	37 926
Frais de développement (Note 1)	5 178	5 649
Fonds d'autoassurance (Note 2)		
- Valeur marchande 4 288 \$; (2007 – 6 294 \$)	4 288	6 294
Placements en immobilisations corporelles (Annexe 1)	263 793	261 425
Actifs au titre des prestations constituées pour régime de retraite (Note 4)	73 167	74 343
	388 829 \$	385 637 \$
Passif et avoir de la province de l'Ontario		
Passif à court terme		
Endettement bancaire	- \$	505 \$
Marge de crédit d'exploitation (Note 3)	15 000	15 000
Créditeurs et frais courus	25 779	29 419
Dette à long terme échéant au cours du prochain exercice (Note 5a)	4 712	4 509
Obligation découlant de contrats de location-acquisition échéant au cours du prochain exercice (Note 5b)	195	276
Revenus reportés échéant au cours du prochain exercice	2 315	2 726
	48 001	52 435
Revenus reportés (Note 6)	1 346	2 939
Provision pour fonds d'autoassurance (Note 2)	4 288	6 294
Dette à long terme (Note 5a)	28 979	27 769
Obligation découlant de contrats de location-acquisition (Note 5b)	107	292
Obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes (Note 4)	61 177	57 969
	143 898	147 698
Éventualités (Note 10) / Engagements (Note 11)		
Avoir de la province de l'Ontario		
Placement de la province de l'Ontario	132 202	109 583
Bénéfices non répartis	112 729	128 356
	244 931	237 939
	388 829 \$	385 637 \$

Approuvé au nom de la Commission :



Président du conseil d'administration



Président et chef de la direction

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

État consolidé du placement de la province de l'Ontario

32

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 mars	2008	2007
Solde au début de la période		
Placement net en immobilisations corporelles	40 357 \$	34 753 \$
Placement net autre qu'en capital-actions	69 226	69 226
	109 583	103 979
Variations nettes pendant la période		
Placement de la province de l'Ontario (Note 13)	17 400	-
Contributions de la province de l'Ontario	7 995	7 397
Remboursements	(362)	-
Amortissement	(2 414)	(1 793)
	22 619	5 604
Solde à la fin de la période		
Placement net en immobilisations corporelles	45 576	40 357
Placement net autre qu'en capital-actions	86,626	69 226
	132 202 \$	109 583 \$

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

État consolidé des résultats et bénéfices non répartis

33

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 mars	2008	2007
Revenus (Annexe 2)	140 347 \$	144 471 \$
Dépenses (Annexe 2)	134 647	133 534
Bénéfice d'exploitation, avant autres revenus et dépenses	5 690	10 937
Autres revenus et dépenses		
Amortissement (Annexe 2)	12 409	12 916
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Annexe 2 et note 4)	6 627	6 654
Dépense d'intérêts (Annexe 2)	2 851	2 699
Revenus de placements et autres	(2)	(9)
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles (Annexe 2)	(568)	(655)
Dépenses nettes	21 317	21 605
Perte nette de la période	(15 627)	(10 668)
Bénéfices non répartis au début de la période	128 356	139 024
Bénéfices non répartis à la fin de la période	112 729 \$	128 356 \$

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

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 mars

2008

2007

Trésorerie provenant de (affectées aux)

Activités d'exploitation

Perte nette	(15,627)	\$	(10 668)	\$
Éléments sans effet sur l'encaisse				
Amortissement (Annexe 2)	12 409		12 916	
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	(568)		(655)	
Frais de développement	471		446	
Revenus reportés	(1 593)		(2 181)	
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	6 627		6 654	
	1 719		6 512	
Variation des postes hors caisse				
Débiteurs	(1 145)		3 023	
Inventaire	876		(262)	
Frais payés d'avance	259		(121)	
Créditeurs et frais courus	(3 640)		(2 380)	
Revenus reportés	(411)		(375)	
	(2 342)		6 397	

Activités d'investissement

Placement en immobilisations corporelles	(17 618)		(12 347)	
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	633		1 711	
Diminution des autres éléments d'actif	(187)		(180)	
	(17 172)		(10 816)	

Activités de financement

Endettement bancaire	(505)		505	
Dette à long terme (Note 5a)	1 413		(2 570)	
Obligations découlant de contrats de location-acquisition (Note 5b)	(266)		(314)	
Contributions de la province de l'Ontario	25 395		7 397	
Autres éléments de passif	(2 056)		(1 939)	
	23 981		3 079	

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de la période

4 467 (1 340)

Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période

- 1 340

Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période

4 467 \$ - \$

Présentation d'informations supplémentaires du flux de trésorerie :

Intérêts versés au cours de la période inclus dans la perte nette 2 851 \$ 2 699 \$

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 mars			2008	2007
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Services ferroviaires				
Voies	247 062 \$	102 708 \$	144 354 \$	144 163 \$
Bâtiments	39 800	16 404	23 396	23 979
Équipements	73 524	45 056	28 468	30 460
Équipements loués	1 022	98	924	977
Travaux en cours	7 675	-	7 675	4 336
Télécommunications (Ontera)				
Équipements	143 851	106 763	37 088	42 227
Bâtiments	5 750	3 907	1 843	1 931
Travaux en cours	7 764	-	7 764	303
Services d'autobus				
Autobus	9 650	5 312	4 338	4 987
Bâtiments	2 696	97	2 599	2 649
Services de remise à neuf				
Équipements	558	45	513	519
Bâtiments	3 305	216	3 089	3 155
Services maritimes (Moosonee)				
Navires	385	347	38	48
Travaux en cours	92	-	92	42
Développement				
Terrains et bâtiments	2 851	1 239	1 612	1 649
	545 985 \$	282 192 \$	263 793 \$	261 425 \$

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

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 mars
2008
2007
Services ferroviaires

Revenus de ventes (Notes 9 et 15)	63 057	\$	72 737	\$
Remboursement du gouvernement (Note 7)	22 123		18 551	
Revenus d'exploitation	85 180		91 288	
Dépenses d'exploitation	76 691		76 048	
Bénéfice d'exploitation	8 489		15 240	
Amortissement	7 626		7 699	
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	4 001		4 297	
Gain sur vente d'immobilisations corporelles	(585)		(647)	
Dépenses d'intérêts	1 112		1 278	
Bénéfice d'exploitation	(3 665)		2 613	

Télécommunications (Ontera)

Revenus de ventes (Note 8)	31 253		30 074	
Dépenses d'exploitation	27 416		28 206	
Bénéfice d'exploitation	3 837		1 868	
Amortissement	3 778		4 194	
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	1 089		1 065	
Dépenses d'intérêts	195		-	
Perte d'exploitation	(1 225)		(3 391)	

Services d'autobus

Revenus de ventes	9 452		11 530	
Dépenses d'exploitation	9 148		9 415	
Bénéfice d'exploitation	304		2 115	
Amortissement	651		616	
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	363		399	
Perte sur la vente d'immobilisations corporelles	57		-	
Dépenses d'intérêts	183		140	
Bénéfice (perte) d'exploitation	(950)		960	

Services de remise à neuf

Revenus de ventes	13 780		10 870	
Dépenses d'exploitation	14 791		13 470	
Bénéfice (perte) d'exploitation	(1 011)		(2 600)	
Amortissement	84		82	
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	704		427	
Dépenses d'intérêts	456		466	
Perte d'exploitation	(2 255)	\$	(3 575)	\$

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

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 mars	2008	2007
Services maritimes (Moosonee)		
Revenus de ventes	129	146
Remboursement du gouvernement (Note 7)	44	49
Revenus d'exploitation	173	195
Dépenses d'exploitation	208	270
Perte d'exploitation	(35)	(75)
Propriétés à louer		
Revenus de ventes	509	514
Dépenses d'exploitation	306	281
Bénéfice d'exploitation	203	233
Amortissement	37	37
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	(40)	(8)
Bénéfice d'exploitation	206	204
Administration		
Revenus d'exploitation	-	-
Dépenses d'exploitation	6 097	5 844
Perte d'exploitation	(6 097)	(5 844)
Amortissement	233	288
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	470	466
Dépenses d'intérêts	905	815
Perte d'exploitation	(7 705)	(7 413)
Total d'exploitation		
Revenus de ventes	118 180	125 871
Remboursement du gouvernement (Note 7)	22 167	18 600
Total des revenus	140 347	144 471
Dépenses	134 657	133 534
Bénéfice d'exploitation	5 690	10 937
Amortissement	12 409	12 916
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	6 627	6 654
Dépenses d'intérêts	2 851	2 699
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	(568)	(655)
Perte d'exploitation	(15 629) \$	(10 677) \$

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

Le 31 mars 2008

Nature des activités

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

Méthode de comptabilité

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

Inventaire

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

Placements en immobilisations corporelles et amortissement

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

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

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

La province de l'Ontario rembourse la Commission pour certains frais de placements en immobilisations corporelles destinés à des activités désignées "non commerciales" par la province. La Commission comptabilise ces immobilisations corporelles au coût d'acquisition, en ajoutant un crédit compensatoire au Placement net en immobilisations corporelles (province de l'Ontario). L'amortissement annuel de ces immobilisations est comptabilisé à titre de réduction du Placement net en immobilisations corporelles (voir page 32).

Le 31 mars 2008

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite

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

Selon ce régime, les obligations sont déterminées selon la méthode de répartition des prestations reflétant le montant estimatif des prestations futures pour les services rendus à ce jour. Les actifs du fonds de pension sont évalués à la valeur marchande courante. L'actif ou l'obligation au titre des prestations constituées, ainsi que les charges, sont déterminés annuellement par des actuaires indépendants, conformément aux normes actuarielles reconnues qui tiennent compte des meilleures estimations de la direction. La date de la dernière évaluation actuarielle aux fins de capitalisation est le 1er janvier 2006. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de capitalisation sera le 1er janvier 2009.

Autres régimes

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

Les charges liées et non liées aux régimes de retraite comprennent le coût des services courants, les intérêts, les ajustements provenant de modifications aux régimes et de changements d'hypothèses, ainsi que les écarts entre résultats et prévisions. Les écarts entre résultats et prévisions sont amortis selon la méthode linéaire en fonction de la durée moyenne des années de services prévues des employés couverts par le régime. Ces charges sont enregistrées dans l'exercice au cours duquel l'employé a rendu des services à la Commission (voir note 4).

March 31, 2008

Frais de développement

La Commission a encouru certains frais se rapportant au développement d'un nouveau secteur d'activité (Services de remise à neuf). Les frais de développement sont passés en charge, à partir de l'exercice 2006-2007. Les frais de développement qui satisfont aux conditions généralement reconnus, y compris l'assurance raisonnable d'avantages futurs, sont reportés et amortis selon la méthode d'amortissement linéaire au prorata des unités complétées sur la durée de vie du bénéfice attendu. Au cours de l'exercice 2008, la Commission a adopté de façon anticipée le chapitre 3064 du manuel de l'ICCA, « Écarts d'acquisition et actifs incorporels ». Le chapitre 3064 remplace les chapitres 3062, « Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels » et 3450, « Frais de recherche et développement ». L'adoption du chapitre 3064 n'a pas d'incidence significative sur la situation financière et les résultats d'exploitation de la Commission.

Comptabilisation du revenu

Les revenus du transport sont généralement comptabilisés lorsque la cargaison arrive à destination. Le transport interrégional est jugé complété une fois la marchandise remise au transporteur correspondant. Les revenus produits d'un contrat sont comptabilisés selon la méthode de l'achèvement des travaux. Les revenus d'autres sources, y compris les remboursements du gouvernement, sont comptabilisés dès qu'ils sont gagnés. Les ajustements des recettes provenant de l'interurbain sont comptabilisés lorsque ces montants peuvent être déterminés de façon raisonnable (voir note 8).

Impôts sur le revenu

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

Conversion des devises

Les revenus et dépenses résultant des opérations conclues en monnaie étrangère sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur au moment de la transaction. Les gains ou pertes de change qui résultent de la conversion sont inclus dans la détermination du bénéfice net de l'exercice courant. Un gain de change se chiffrant à 290 000 \$ (470 000 \$ en 2007) est inclus dans les revenus de ventes des services ferroviaires. Ce gain provient surtout des règlements de trafic ferroviaire entre le Canada et les États-Unis d'Amérique.

Utilisation d'estimations

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

Le 31 mars 2008

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse et les soldes en banque.

Nouvelles conventions comptables

En date du 1er avril 2007, la Commission a adopté des nouvelles conventions comptables publiées par l'Institut Canadien des Comptables Agréés (l'« ICCA ») portant sur les instruments financiers, le résultat étendu et les modifications comptables. Ces nouvelles conventions comptables sont décrites ci-après :

Chapitre 3855 – Instruments financiers – comptabilisation et évaluation. Ce chapitre établit les normes de constatation et d'évaluation des actifs et des passifs financiers ainsi que des instruments financiers dérivés. Aux termes de cette norme, tous les instruments financiers doivent être initialement évalués à la juste valeur, sauf dans le cas de certaines opérations conclues avec des apparentes. Les évaluations subséquentes des instruments financiers sont fonction de leur classement dans l'une des catégories suivantes : détenus à des fins de transaction, disponibles à la vente, détenus jusqu'à l'échéance, prêts et créances ou autres passifs.

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

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

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

La Commission a adopté le classement suivant :

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

Chapitre 1530 – Résultats Étendu

Ce chapitre établit les normes en matière de constatation et de présentation du résultat étendu, lequel représente la variation des capitaux propres découlant d'opérations et d'autres événements et circonstances sans rapport avec les propriétaires. Les autres éléments du résultat étendu se rapportent aux items reconnus dans le résultat étendu mais exclus du résultat net.

Le classement des instruments financiers de la Commission au 1er avril 2007 et leurs variations subséquentes jusqu'au 31 mars 2008 n'ont donné lieu à aucun gain ni à aucune perte qui exigerait une présentation dans un poste distinct à titre d'autres éléments du résultat étendu. L'adoption de cette nouvelle norme n'a eu aucune incidence sur le solde d'ouverture des capitaux propres au 1er avril 2007 ni sur les évaluations subséquentes.

Le 31 mars 2008

Nouvelles conventions comptables (suite)

Chapitre 1506 – Modifications comptables

En date du 1er avril 2007, la Commission a adopté le chapitre 1506 révisé de l'ICCA, intitulé « Modifications comptables ». En vertu de ce chapitre, a) une modification volontaire de méthode comptable ne peut être apportée que si elle donne lieu à une présentation fiable et plus pertinente des informations financières; b) lors d'une modification de convention comptable, les chiffres des périodes précédentes ainsi que la raison de la modification doivent être présentés; c) dans le cas d'une modification d'estimation, la nature et le montant de la modification doivent être présentés. De plus, aux termes de ce chapitre, une entité doit indiquer les cas où elle n'a pas appliqué une nouvelle source de PCGR publiée mais non encore en vigueur. Ces informations sont fournies ci-dessous.

La Commission n'a apportée aucune modification volontaire à ses méthodes comptables depuis l'adoption de cette norme révisée.

Conventions comptables publiées mais pas encore adoptées

L'ICCA a publié les nouveaux chapitres du manuel et/ou recommandations décrits ci-après que la Commission va adopter, en date du 1er avril 2008 :

- a) Le chapitre 3862, « Instruments financiers – informations à fournir et présentation », précise les informations qui doivent être fournies dans les états financiers pour permettre d'évaluer l'importance des instruments financiers au regard de la situation financière et de la performance financière d'une entité ainsi que la nature et l'ampleur des risques découlant des instruments financiers auxquels est exposée une entité et la façon dont l'entité gère ces risques. La Commission évalue actuellement l'incidence de l'adoption de ce nouveau chapitre sur ses états financiers consolidés.
- b) Le chapitre 1400 « Normes générales de présentation des états financiers », a été modifié de façon à préciser les exigences en matière d'évaluation et de présentation de la capacité d'une entité à poursuivre ses activités selon l'hypothèse de la continuité d'exploitation. Les nouvelles exigences s'appliquent aux états financiers intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1er janvier 2008 et n'auront aucune incidence sur les états financiers consolidés de la Commission, du fait que celle-ci procède déjà à l'évaluation de sa capacité à poursuivre ses activités selon l'hypothèse de la continuité d'exploitation et fournit déjà des informations à cet égard.
- c) En date du 1er janvier 2008, l'ICCA a publié le chapitre 3031, « Stocks », qui donne des lignes directrices sur la façon de déterminer le coût des matières et fournitures de la Commission. La nouvelle norme comptable recommande l'évaluation des stocks au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le montant le moins élevé. Actuellement, la Commission comptabilise les stocks au coût moyen. La norme exige également la contre passation des dépréciations comptabilisées antérieurement à la valeur de réalisation nette lorsqu'il est évident que celle-ci a augmenté. D'autres informations devront également être présentées. L'adoption de cette norme se fera par la comptabilisation en 2009 d'un ajustement des soldes d'ouverture des stocks et des bénéfices non répartis et ne devrait pas avoir d'incidence importante sur les états financiers de la Commission.

Le 31 mars 2008

1. Frais de développement

	2008		2007	
Frais de développement - début d'exercice	5,649,000	\$	6,095,000	\$
Amortissement	471 000		446 000	
Frais de développement - en fin d'exercice	5 178 000	\$	5 649 000	\$

2. Fonds d'autoassurance

	2008		2007	
Fonds d'autoassurance - début d'exercice	6 294 000	\$	6 004 000	\$
Revenus d'intérêts	300 000		246 000	
Prime annuelle	100 000		100 000	
Réclamations	(2 406 000)		(56 000)	
Fonds d'autoassurance - en fin d'exercice	4 288 000	\$	6 294 000	\$

La Commission adopte une politique d'autoassurance pour les dommages occasionnés par le déraillement du matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Les actifs du fonds comprennent de l'encaisse au montant de 4 288 000 \$ (2 066 000 \$ en 2007) plus 0 \$ débiteurs à la Commission (4 228 000 \$ débiteurs à la Commission en 2007).

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

Les réclamations au cours de l'année furent encourues pour défrayer les coûts associés au déraillement d'un des trains de marchandises de la Commission dans une zone éloignée du nord-est de l'Ontario le 30 mars 2007.

3. Marge de crédit d'exploitation

La Commission détient présentement une marge de crédit d'exploitation de 8 000 000 \$ auprès de l'Office ontarien de financement (OOF), dont 8 000 000 \$ est utilisé au 31 mars 2008 (8 000 000 \$ au 31 mars 2007) qui porte intérêt au taux d'emprunt en vigueur pour la province de l'Ontario, plus 5 points de base en fonction de la date de chacune des avances. La Commission dispose en plus d'une marge de crédit renouvelable de 7 000 000 \$ auprès de l'OOF. De ce montant, 7 000 000 \$ est utilisé au 31 mars 2008 (7 000 000 \$ au 31 mars 2007) qui porte intérêt au taux d'emprunt en vigueur pour la province de l'Ontario, plus 40 points de base en fonction de la date de chacune des avances.

La Commission détient aussi une marge de crédit d'exploitation avec la Banque CIBC de 1 500 000 \$ qui est disponible pour des lettres de garantie et qui est garantie par les comptes débiteurs de la Commission. Au 31 mars 2008, deux lettres de garantie qui s'élèvent à 1 428 000 \$ (1 428 000 \$ en 2007) étaient émises avec une commission annuelle de renouvellement de 0,375 %.

Le 31 mars 2008

4. Avantages sociaux futurs

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

La répartition cible du régime de retraite en pourcentages et en actif moyen au 31 mars 2008 et 31 mars 2007, par catégorie d'actif est comme suit :

		Cible	2008	2007
Fonds d'investissement	- domestique	20 % - 30 %	25 %	25 %
	- étranger	10 % - 30 %	22 %	22 %
Titres de créances		35 % - 55 %	49 %	49 %
Immobiliers		0 % - 15 %	3 %	3 %
Court terme et autres		0 % - 15 %	1 %	1 %
Total			100 %	100 %

a. Actifs au titre des prestations constituées pour régime de retraite

	2008	2007
Obligations au titre des prestations constituées	456 899 000 \$	495 452 000 \$
Juste valeur des actifs du régime	503 660 000	510 034 000
Surplus	46 761 000 \$	14 582 000 \$
Actifs au titre des prestations constituées		
- début d'exercice	74 343 000 \$	77 278 000 \$
Dépenses	(1 363 000)	(3 115 000)
Cotisations	187 000	180 000
Actifs au titre des prestations constituées		
- en fin d'exercice	73 167 000 \$	74 343 000 \$

Le 31 mars 2008

4. Avantages sociaux futurs (suite)

b. Obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes

	2008	2007
Passif au titre des prestations constituées		
- début d'exercice	57 969 000 \$	56 369 000 \$
Dépenses - non-CSPAAT	3 636 000	3 464 000
Dépenses - CSPAAT	1 628 000	75 000
Cotisations - non-CSPAAT	(2 056 000)	(1 939 000)
Passif au titre des prestations constituées		
- en fin d'exercice	61 177 000 \$	57 969 000 \$

Inclus dans l'obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes sont des indemnités d'accident du travail se chiffrant à 12 934 000 \$ (11 306 000 \$ en 2007). Ce montant a été déterminé basé sur les calculs actuariels les plus récents fournis par la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail au 31 décembre 2007.

c. Composantes de la charge nette de retraite

	2008	2007
Coût des services rendus moins contributions des employés	9 520 000 \$	9 470 000 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	24 689 000	25 630 000
Rendement prévu des actifs du régime	(34 681 000)	(35 295 000)
Amortissement de l'obligation initial	197 000	197 000
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	1 638 000	1 195 000
Amortissement du gain actuariel net	-	1 918 000
	1 363 000 \$	3 115 000 \$

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

	2008	2007
Coût des services rendus	2 665 000 \$	1 001 000 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 595 000	2 538 000
Amortissement du gain actuariel net	4 000	-
	5 264 000 \$	3 539 000 \$

e. Moyenne pondérée des hypothèses

Taux d'actualisation - régime de retraite	5,75	5,00
Taux d'actualisation - autres régimes	5,75	5,00
Taux de rendement à long terme des actifs du régime	7,00	7,50
Taux de croissance hypothétique de la rémunération	4,00	4,00
Taux d'augmentation des frais médicaux	4,50 % à 9,0 %	4,5 % à 10,0 %

Le 31 mars 2008

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

	2008	2007
a. Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,22 %, remboursable par versements mensuels de 30 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1er février 2005, pour une période de 15 ans.	3 224 000 \$	3 415 000 \$
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,64 %, remboursable par versements mensuels de 43 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1er mai 1998, pour une période de 10 ans.	43 000	541 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,60 %, remboursable par versements mensuels de 156 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1er janvier 2000, pour une période de 15 ans.	10 505 000	11 754 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 6,37 %, remboursable par versements 109 000 \$ en capital et intérêts mensuels de à compter du 1er septembre 1999, pour une période de 15 ans.	6 901 000	7 748 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 4,717 %, remboursable par versements annuels de 1 681 000 \$ en capital et intérêts à compter du 31 mars 2007, pour une période de 4 ans.	3 138 000	6 000 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 4,90 %, remboursable par versements mensuels de 13 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1 ^{er} février 2006, pour une période de 25 ans.	2 193 000	2 244 000
Emprunt de la Banque de Montréal, portant intérêts au taux annuel de 5,11 %, remboursable par versements mensuels de 64 000 \$ en capital et intérêts à compter du 30 avril 2008, pour une période de 10 ans. Garanti par les actifs d'Ontera.	6 000 000	250 000
Avances de la Banque de Montréal sur un emprunt construction portant intérêts au taux préférentiel bancaire diminué de 0,75 %. La banque va faire des avances jusqu'à 17 000 000 \$ avant de convertir à un emprunt à terme, terme n'excédant pas 10 ans, portant intérêts au coût des fonds pour la banque majoré de 40 points de base. Garanti par les actifs d'Ontera.	1 500 000	-
Actif financé par le vendeur, ne portant aucun intérêt et remboursable sur 8 ans, conformément aux conditions du contrat d'achat à compter du 1er décembre 2000.	187 000	326 000
	33 691 000	32 278 000
Moins - portion courante	4 712 000	4 509 000
	28 979 000 \$	27 769 000 \$

Le 31 mars 2008

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

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

2008-2009	4 712 000	\$
2009-2010	4 918 000	
2010-2011	3 495 000	
2011-2012	3 687 000	
2012-2013	3 890 000	
Par la suite	12 989 000	
	33 691 000	\$

	2008	2007
b. Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 5,93 %, remboursable par versements mensuels de 7 000 \$ en capital et intérêts à compter du 24 janvier 2006, pour une période de 4 ans.	139 000 \$	211 000 \$
Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 5 %, remboursable par versements mensuels de 10 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1 ^{er} mars 2006, pour une période de 3 ans.	108 000	219 000
Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 10 %, remboursable par versements mensuels de 11 000 \$ en capital et intérêts à compter du 27 novembre 2005, pour une période de 2 ans.	-	73 000
Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 7 %, remboursable par versements mensuels de 1 000 \$ en capital et intérêts à compter du 22 septembre 2006, pour une période de 5 ans.	55 000	65 000
	302 000	568 000
Moins - portion courante	195 000	276 000
	107 000 \$	292 000 \$

Le 31 mars 2008

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

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

2008-2009	207 000 \$
2009-2010	76 000
2010-2011	13 000
2011-2012	25 000
Paielements minimums exigibles	321 000
Moins : montant représentant les intérêts	19 000
Obligations découlant de contrats de location-acquisition	302 000 \$

6. Revenus reportés

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

En 2004, la Commission s'est engagée dans un contrat de longue durée pour remettre à neuf des trains de banlieue. Selon les modalités du contrat, la Commission a reçu une avance de 4 030 000 \$ en 2005-2006 qui s'ajoutait au 2 627 000 \$ reçu en 2004 pour rembourser des coûts du contrat. Un montant de 2 265 000 \$ (3 961 000 \$ en 2007) a été inclus dans les revenus reportés, dont 370 000 \$ qui se rapporte à des périodes après le 31 mars 2009. Le revenu reporté va être reconnu selon la méthode de l'avancement des travaux. Au cours de 2008, un montant de 1 696 000 \$ (1 762 000 \$ en 2007) de cette avance a été constaté à titre de revenus.

Hydro One est entrée dans un accord de 20 ans pour l'utilisation des câbles de fibre optique de la Commission, qui expire en mars 2022. La valeur totale de l'accord est de 1 380 000 \$. Un montant de 1 035 000 \$ a été inclus dans les revenus reportés, dont 966 000 \$ qui se rapporte à des périodes après le 31 mars 2009. Le revenu reporté va être reconnu selon la méthode linéaire basée sur la durée de l'accord. Au cours de 2008, un montant de 69 000 \$ (69 000 \$ en 2007) a été constaté à titre de revenus.

7. Remboursement du gouvernement

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

En vertu de l'article 270 de la Loi sur les chemins de fer, une partie de la perte d'exploitation du service de trains de passagers entre North Bay et Toronto durant les jours de la semaine est remboursée par l'Office national des transports du Canada. Le gouvernement fédéral a révoqué la Loi sur les chemins de fer en 1996 et l'a remplacée par la Loi canadienne du transport. Un remboursement annuel de 2 500 000 \$ a été reçu jusqu'à l'expiration de l'entente le 31 mars 2008.

Le 31 mars 2008

7. Remboursement du gouvernement (suite)

Les détails du remboursement du gouvernement sont les suivants :

	2008	2007
De la province de l'Ontario :		
Chemin de fer - Services aux passagers et succursale de Moosonee	19 623 000 \$	16 051 000 \$
Services maritimes (Moosonee)	44 000	49 000
	19 667 000	16 100 000
De Transport Canada :		
Opérations de la période en cours	2 500 000	2 500 000
	22 167 000 \$	18 600 000 \$

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

8. Revenus de télécommunications

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

9. Revenus du transport de passagers

Conformément à la Loi sur le secteur du voyage, pour 2008, les ventes aux détails brutes étaient de 766 000 \$ (547 000 \$ en 2007) et les ventes en gros brutes étaient de 41 000 \$ (61 000 \$ en 2007).

10. Éventualités

a. Actifs d'Ontera

Durant la période comptable actuelle et les cinq périodes comptables précédentes, O.N. Tel Inc. (exploitant ses activités sous le nom Ontera) a subi des pertes d'exploitation (voir annexe 2). Pour remédier cette situation, la direction a développé un plan d'affaires qui exigeait un investissement significatif dans les immobilisations corporelles de Ontera avec un financement approprié connexe. La province a approuvé le plan en 2007 y compris l'investissement en capital sous-jacent. Un financement de 7 500 000 \$ de la Banque de Montréal a été reçu au cours de l'exercice pour appuyer ce plan (voir la note 5a).

Le 31 mars 2008

10. Éventualités (suite)

b. Demandes en dommages

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

11. Engagements

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

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

12. Instruments financiers

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

Juste valeur

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

Risque de crédit

La Commission exerce ses activités au Canada. Elle effectue, de façon continue, des évaluations de crédit à l'égard de ses clients et maintient des provisions pour pertes potentielles sur créances, lesquelles, une fois matérialisées, respectent les prévisions de la direction.

Le 31 mars 2008

12. Instruments financiers (suite)

Risque de change

La Commission entreprend des transactions libellées en dollars américains et par conséquent s'expose au risque de fluctuations dans les taux de change. La Commission génère des revenus et engage des dépenses en dollars canadiens et en dollars américains. La Commission n'utilise pas d'instruments dérivés pour réduire son risque d'exposition aux devises étrangères.

Risque de taux d'intérêt

La Commission gère son encaisse en fonction de ses besoins de trésorerie. La Commission est exposée au risque de taux d'intérêt lié aux flux de trésorerie dans la mesure que ses facilités de crédit portent un taux d'intérêt flottant.

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

13. Placement de la province de l'Ontario

En 2008, la Province de l'Ontario a contribué 17 400 000 \$ à titre de placement à échéance non déterminée sans restrictions sur l'exploitation. Il est d'usage que la Commission classe les transactions de cette nature à titre de placement de la Province de l'Ontario.

14. Transactions entre apparentés

Au cours de la période, la Commission a facturé le Fonds de retraite contributif de la Commission la somme de 166 000 \$ (177 000 \$ en 2007) en frais de soutien financier et administratif.

15. Dépendance économique

Au cours de 2008, 83 % des recettes de la division des Services ferroviaires (35 % en 2007) provenaient de trois clients majeurs.

16. Chiffres comparatifs

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

