

La Commission de transport Ontario Northland



Rapport annuel 2008 – 2009

»»» Ontario Northland

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

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

Table des matières

Aperçu de l'entreprise	1
Message du président du Conseil d'administration	3
Gouvernance de l'entreprise	5
Les Services généraux	11
Ontera (Les services de télécommunications)	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
La responsabilité de la gestion	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; CTON), 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.

Les services

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

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

Les 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 1 100 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 et de plusieurs façons les collectivités que nous desservons. Ce sont ces efforts qui nous permettent de rehausser la qualité de la vie des gens du Nord, tout en accroissant la prospérité dans ces régions. Notre rôle est tout aussi important de nos jours et dans un avenir prévisible qu'il l'a toujours été.

Notre mission

Nous réaliserons notre mission de brancher les collectivités et d'accroître la prospérité dans le Nord en 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 vivre selon ces valeurs que le personnel d'Ontario Northland s'investit pour aider l'entreprise à raccorder les collectivités du Nord et à en assurer la prospérité.

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 **143 millions de \$**

Personnel, composé de plus de 1 100 employés vivant et travaillant dans le Nord de l'Ontario

Entreprise contribuant à la **richesse économique et sociale** de plus de **50** collectivités du nord et du centre de l'Ontario.

Entreprise jouant un rôle de **premier plan** au sein d'une région dont la population et l'économie axée sur l'industrie forestière sont en baisse



Au début de l'année 2007, la Commission reconnaissait l'importance d'orienter Ontario Northland sur une voie qui lui permettrait de saisir les opportunités et de faire face aux défis inhérents à son exploitation dans le Nord de l'Ontario. Après avoir consulté les membres de la collectivité, son équipe de cadres supérieurs, ses représentants syndicaux et le personnel dans toute l'organisation, un plan stratégique fut élaboré, lequel renforce sa vision, sa mission et ses valeurs.

Ce plan s'est avéré particulièrement important l'an dernier, alors que nous guidions Ontario Northland parmi les moments difficiles et les bouleversements de cette période. Il nous a permis de continuer à miser nos efforts sur la prestation de nos services de télécommunications et de transport, garantissant ainsi que les gens du Nord puissent garder le contact entre eux et avec le reste du monde.

Nous avons également entrepris un examen de pérennité à long terme visant appuyer et renforcer notre rôle dans le Nord. Cet examen englobe toutes les entreprises d'Ontario Northland, tant commerciales que non commerciales. Il a pour but d'évaluer les coûts de renouvellement des biens immobiliers et des infrastructures. La portée de cet examen comprend une évaluation de l'ensemble des éléments opérationnels d'Ontario Northland, y compris, de la structure et de la gouvernance organisationnelle, ainsi que de son mandat. À titre d'extension du plan stratégique, cet examen aura pour effet de fournir un cadre de mise en œuvre du plan. Nous en prévoyons l'achèvement en 2009-2010.

Face aux difficultés que les entreprises doivent surmonter de nos jours, ces efforts en vue de préparer l'avenir de la compagnie n'ont jamais été aussi nécessaires. En 2008-2009, nous avons dû faire face à une interruption du travail par le personnel de l'un de nos plus importants clients du transport des marchandises et au ralentissement soutenu du secteur forestier. Parmi les efforts déployés en vue de compenser les retombées sur nos recettes, on compte une réduction des niveaux de service à certains endroits et une réduction du personnel temporaire.

Ontario Northland a subi une perte de 14,9 millions de dollars pour l'année. Pourtant, malgré la crise économique mondiale et ses effets considérables sur les recettes du transport des marchandises, les résultats financiers pour les services de Transport en autocar, de Remise à neuf et pour Ontera se sont vus améliorés au cours de l'année précédente.

Avec le soutien de la province, nous avons poursuivi nos investissements en infrastructures, dépensant quelque 30 millions de dollars en projets d'envergure. Parmi ceux-ci, on compte : la remise à neuf de nos voitures de transport ferroviaire des voyageurs; la construction de nouvelles artères pour câbles en fibres optiques en vue du développement d'un réseau en « anneau » destiné à la majeure partie du nord-est de l'Ontario et la poursuite d'un programme de rénovation du pont de la rivière Moose.

Nous tous chez Ontario Northland demeurons engagés envers notre vision de « Prospérité dans le Nord grâce à des collectivités branchées ». Nous continuerons à miser nos efforts sur la planification à long terme, la pérennité et l'amélioration de nos opérations, lesquels profiteront à l'ensemble des collectivités que nous desservons.

Sincèrement,



Ted Hargreaves
Président du Conseil d'administration



Ontario Northland est une entreprise opérationnelle du gouvernement de l'Ontario. Les entreprises opérationnelles se qualifient comme étant des agences gouvernementales qui « vendent au public des biens ou des services en employant des pratiques commerciales (y compris, sans toutefois s'y limiter, en concurrence avec le secteur public). »

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

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

Notre mandat

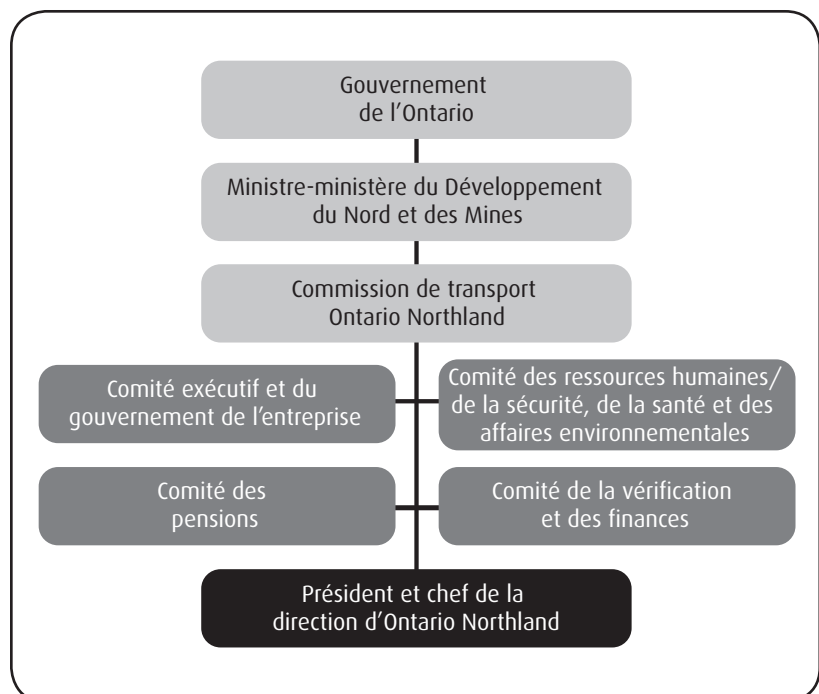
Notre mandat consiste à fournir des services de transport et de télécommunications efficaces dans le Nord de l'Ontario, tel que prescrit dans les directives du gouvernement de l'Ontario et transmises par le ministre du Développement du Nord et des Mines :

- a) soutenir et favoriser le développement économique, la création d'emplois et la viabilité des collectivités du nord-est de l'Ontario par l'entremise des services d'Ontario Northland;
- b) faire en sorte que ces services soutiennent, favorisent et rehaussent le maillage et le regroupement coopératif parmi les collectivités de la région, de celles du nord-est de l'Ontario et d'autres régions;
- c) offrir des services de transport et de télécommunications concurrentiels sur le plan des prix, sécuritaires, fiables et réceptifs aux besoins de la clientèle, des résidents et des entreprises du Nord de l'Ontario; et
- d) offrir des services d'une manière rentable et performante, se donnant comme objectif d'accélérer la récupération des coûts et l'autosuffisance.

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 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; du 21 avril 2009 au 20 avril 2010)

Monsieur Hargreaves est associé directeur de la région des lacs de l'Ontario chez BDO Dunwoody LLP. Il préside également au Comité des finances de la paroisse Pro Cathedral en plus d'être le trésorier fondateur de la North Bay Soup Kitchen. Il est de plus membre du Cabinet de campagne et coprésident du Comité des collectes de fonds spéciales de l'Hôpital Général de North Bay. Membre de plusieurs autres conseils et comités professionnels et communautaires, monsieur Hargreaves vient en outre d'achever un mandat de membre du Conseil des gouverneurs du collège Canadore de North Bay. Monsieur Hargreaves est actuellement président de la Commission, président du Comité exécutif et du gouvernement de l'entreprise, ainsi que membre actif du Comité de la vérification et des finances.

Les commissaires



Carson Fougère, North Bay

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

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



Mathilde Gravelle Bazinet, North Bay

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

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



Margaret Hague, Spring Bay

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

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



Randy Kapashesit, Moose Factory

(du 3 novembre 2004 au 2 novembre 2007; du 3 novembre 2007 au 2 novembre 2008; du 3 novembre 2008 au 2 novembre 2010)

Monsieur Kapashesit est chef du Conseil MoCreebec de la Nation crie depuis 1987. Il a également occupé les postes de coordonnateur du Cree Village Ecolodge et du programme Weeneebayko de 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. 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.



Jean-Pierre Ouellette, Cochrane

(du 1^{er} octobre 2008 au 30 septembre 2011)

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



David Plourde, Kapuskasing

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

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



Donavon Porter, Haileybury

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

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



Lad Shaba, Kirkland Lake

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

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

Les comités de la Commission

La Commission compte quatre comités permanents :

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

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

Président : David Plourde

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

- **Comité exécutif et de gouvernance**

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

Présidente : Ted Hargreaves

Membres : Carson Fougère, Margaret Hague, David Plourde

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

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

Chair : Margaret Hague

Membres : Randy Kapashesit, David Plourde, Donavon Porter

- **Le Comité des pensions**

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

Président : Carson Fougère

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

Les principaux administrateurs

Steve Carmichael : Président et chef de la direction

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

Kevin Donnelly : Vice-président, Finance et Administration

Randy Evers : Vice-président, Services ferroviaires

Cheryl Sutton : Vice-présidente, Services aux voyageurs

Russ Thompson : Avocat



Les services généraux

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
Finance
Santé et sécurité
Ressources humaines
Technologies informatiques

Juridique
Commercialisation
Gestion des opérations
Gestion des immeubles
Relations publiques

Achats
Gestion des risques
Planification stratégique

Les réussites

- **Gestion des opérations** (bureau du directeur de l'exploitation)

Nous avons créé, en mai 2008, le rôle de gestion des opérations afin de rationaliser et de concentrer nos efforts d'exploitation. Le but principal de la gestion des opérations (GO) est d'améliorer les opérations; la GO englobe le développement, la conception, l'exploitation et l'amélioration des ressources, des systèmes et des procédés servant à créer et à fournir les produits et services de l'entreprise.

- **Santé et sécurité**

Nous avons poursuivi, de manière proactive, nos efforts de promotion sur la santé et la sécurité au travail cette année, de tels efforts portant surtout sur l'éducation et la formation en guise de composante clé de notre programme. De plus, notre Comité de la santé et de la sécurité en milieu de travail, lequel joue un rôle constituant au sein de notre programme, a reçu des mises à jour sur les modifications apportées à notre système de gestion de la sécurité. Ce comité s'est affairé à l'évaluation, à l'identification et à la prévention des risques.

- **Gestionnaire des avantages sociaux**

Nous avons embauché un gestionnaire des avantages sociaux en 2008 dont le rôle est d'administrer le régime d'avantages sociaux du personnel d'Ontario Northland. Nous avons entrepris un tel projet dans le but d'améliorer le service aux employés, de rationaliser les procédés et de réduire les coûts à l'entreprise.

- **Les communications internes**

Parce que les bonnes communications et un personnel dont le moral est positif sont essentiels à une exploitation sans couture et au succès de l'entreprise, nous publions plusieurs fois par année la « Mise à jour du président » périodique, laquelle fournit à notre personnel des renseignements supplémentaires sur notre entreprise et ses résultats opérationnels et financiers.

- **Technologie informatique**

Au début de l'année 2008, nous avons mis sur pied un service des TI, centralisant les opérations divisionnaires afin de répondre aux besoins d'Ontario Northland dans son ensemble et nous permettre de réaliser des profits et des économies d'échelle et rendre nos systèmes plus cohérents.

- **Gestion des installations**

Nous avons créé un service de Gestion des installations, sous l'autorité du bureau de la gestion des opérations, dont le rôle est d'améliorer les procédés et de réduire les coûts afin d'accroître l'efficacité opérationnelle. Le service de Gestion des installations est chargé de la gestion du patrimoine, des propriétés et des bâtiments, de l'énergie, de l'espace, de la construction des installations et des contrats et de la planification du cycle de vie.

Les défis

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

Ontario Northland a encore fait face à des défis considérables en matière de mouvements de trésorerie en 2008-2009 de sorte qu'il a fallu restreindre les dépenses d'investissements.

- **Mesures de réduction de coûts**

En raison de l'arrêt de travail du personnel de l'un de nos principaux clients du transport des marchandises et du ralentissement économique dans l'industrie forestière, nombre des fabriques de pâtes et papiers que nous desservons dans le nord-est de l'Ontario ont interrompu leurs opérations ou réduit leur production. Ces difficultés ont eu des effets considérables sur les recettes du transport des marchandises, lesquelles se sont avérées inférieures à celles prévues au budget. Nous avons donc dû mettre en œuvre diverses mesures de réduction des coûts dans l'ensemble de l'entreprise afin de compenser la diminution en sources de revenus.

- **Augmentation des profits**

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



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

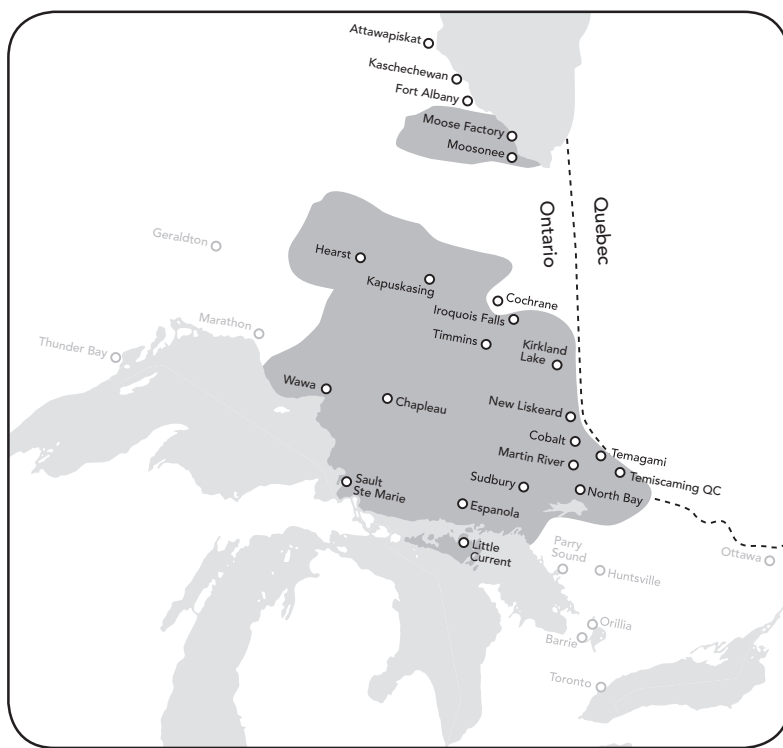
Ontera offre des services et solutions de télécommunications, axés sur le Nord, à plus de 30 000 clients des secteurs résidentiels, commerciaux, publics, ainsi qu'aux entreprises de télécommunications clientes situées principalement dans les collectivités du Nord de l'Ontario.

- **Investissements en infrastructures**

En 2008-2009, nous avons investi considérablement dans nos infrastructures. Parmi les projets sur lesquels nous avons misé nos efforts à cette époque, on compte la construction d'un réseau en anneau en fibres optiques, la mise en œuvre d'un commutateur logiciel et des projets d'associations de prestation de services à SmartSystems pour Cybersanté Ontario et le gouvernement de l'Ontario. Le réseau en anneau en fibres optiques améliorera les services de télécommunications, les rendant plus fiables. Ce réseau en anneau protégera les collectivités et les utilisateurs contre le genre de panne auxquelles nombre de collectivités du Nord ont été soumises au cours des ans. En cas de rupture d'un câble, les communications sont instantanément réacheminées dans la direction opposée sans qu'il y ait d'interruption du service.

- **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. 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 à venir 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 réseau local d'intégration des services de santé du nord-est de l'Ontario (RSLISS).

- **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**

Ontera a mis en œuvre un commutateur logiciel lui permettant 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 lui 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, au cours des dernières années, 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 ».



- **Pour être profitable**

Nous devons redevenir profitables si nous voulons, à long terme, augmenter nos chances de réussite et notre potentiel. Durant l'année d'exercice 2008-2009, nous avons enregistré des profits, mesurés selon les gains acquis avant les intérêts, la dépréciation et l'amortissement (EBIDA). Provenant d'activités de projets importants, de mesures de compression des coûts et de transformations internes axées sur un équilibre accru des recettes, nous anticipons enregistrer des profits en 2010-2011.

- **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 voyageurs

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

Les Services de transport en autocar

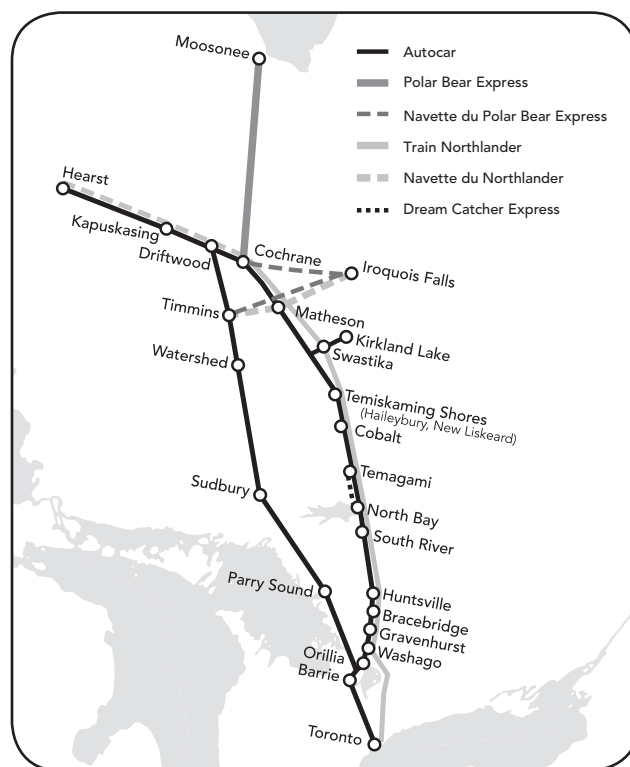
Notre Service de transport en autocar exploite un parc de 25 autobus interurbains. Il offre un service de transport à horaire fixe entre Hearst et Toronto, le long du couloir de l'autoroute 11 circulant dans Cochrane et North Bay, et le long du couloir de l'autoroute 69 circulant dans Timmins et Sudbury. 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

- **Plus de 324 000 voyageurs tous les ans**

Plus de 324 000 personnes ont voyagé à bord de l'un ou l'autre des 25 autocars interurbains ou des trois trains d'Ontario Northland en 2008-2009.

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

Le nombre de voyageurs à bord de nos autocars s'est vu augmenté de plus de 11 pour cent en 2008-2009. Une grève de dix semaines à l'automne 2007 est en grande partie responsable de ces écarts dans le nombre de voyageurs.



- **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**

Nous connaissons 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.

- **Le Dream Catcher Express**

Le Dream Catcher Express offre des excursions en train stimulantes entre North Bay et Temagami. Associé 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.

- **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 2 000 enfants provenant de 16 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.



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

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

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

La division des Services voyageurs a entrepris nombre de projets visant la mise à niveau de nos gares de voyageurs. La construction dans les gares de Moosonee et du restaurant de la gare de Cochrane, débutée en 2008-2009, aura pour effet de rehausser le service à la clientèle ainsi que son confort.

- **Visites audioguidées à bord du Polar Bear Express**

Nous avons mis au point une visite audioguidée décrivant l'histoire, la culture et la nature de la baie James suite aux commentaires de nos voyageurs et conjointement avec Antenna Audio et Discovery Channel. Nous distribuerons des écouteurs aux touristes pour qu'ils puissent profiter de commentaires sur le train, la géographie et l'histoire de la région que parcourt le Polar Bear Express, ainsi que sur les collectivités de Cochrane, Moosonee et Moose Factory.

Les défis

- **Diminution du nombre de passagers à bord des trains de voyageurs**

En 2008-2009, le nombre de voyageurs à bord du train Northlander s'est vu diminuer de 23 pour cent, tandis que l'achalandage à bord de notre Polar Bear Express a chuté de 5 pour cent. L'arrêt de travail des chauffeurs d'autocars l'année précédente a donné lieu à une augmentation atypique du nombre de voyageurs en train. Les activités du Service des autocars ayant maintenant repris leur cours, le nombre de voyageurs à bord des trains s'en voit affecté.

- **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 de services aux voyageurs afin de générer des recettes additionnelles et compenser la hausse des coûts.

- **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 dans un avenir rapproché.

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.

- **Le ralentissement économique**

Le nord-est de l'Ontario a été particulièrement touché par le récent ralentissement économique mondial de sorte que le nombre de voyageurs dans tous nos services est à la baisse.

- **L'attraction de 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.

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.

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

Les trains de voyageurs

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

Les Services de transport des marchandises

La division des services ferroviaires est principalement chargée d'offrir des services de transport aller-retour de marchandises, de minerais et de produits forestiers, de produits chimiques, de pétrole et autres produits dans le nord-est de l'Ontario et le nord-ouest du Québec. Elle offre en outre le transport de marchandises par wagnonnées 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**

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

- **Le service à la clientèle**

Nous avons installé, au cours des dernières années, 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.

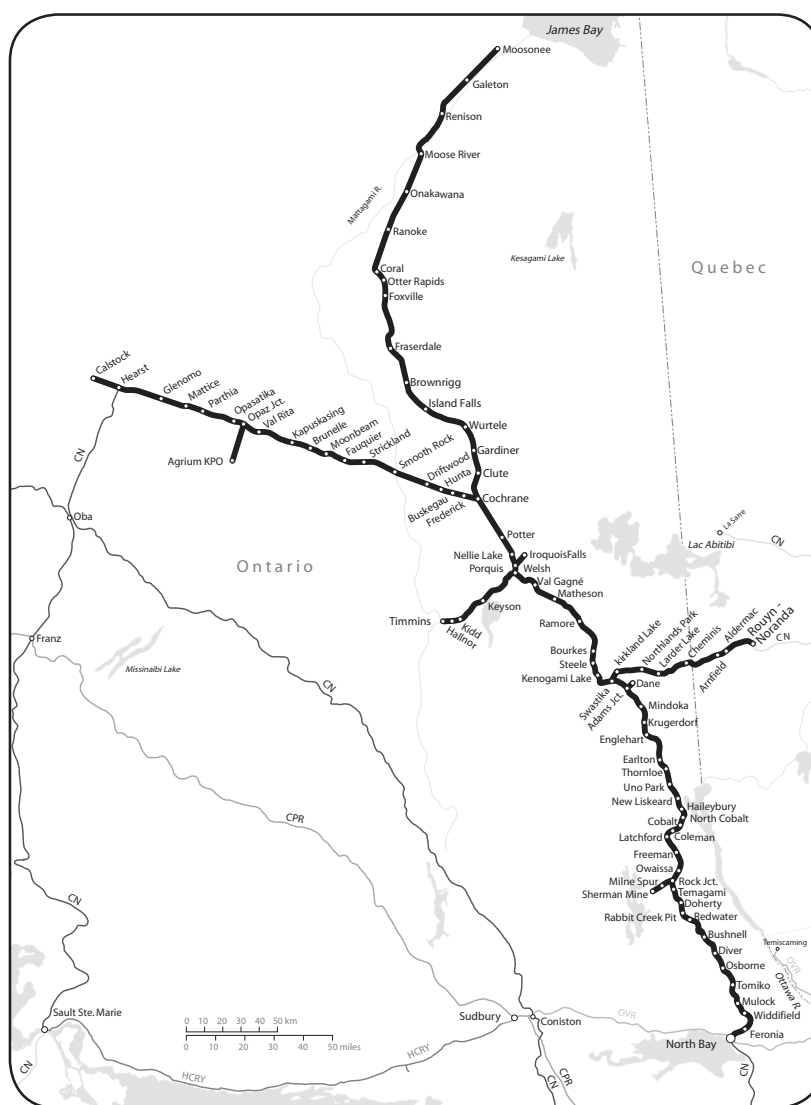
- **Les voitures voyageurs**

Soucieux de satisfaire aux besoins et aux attentes de notre clientèle, nous examinons diverses options de remise à neuf et/ou de remplacement de notre matériel vieillissant de transport des voyageurs.

- **Améliorations au sein du Service des infrastructures ferroviaires**

Le Service des infrastructures ferroviaires 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. Nous procédons à la révision périodique et exhaustive de nos politiques et procédures. Cette démarche nous permet de nous assurer que nous observons les pratiques exemplaires et travaillons de la manière la plus sécuritaire et efficace possible.

L'élaboration et la mise en œuvre de notre propre « Manual of Track Requirements » (guide d'exigences en matière de lignes ferroviaires) sont maintenant achevées. Nous avons procédé, au début d'avril, au stage d'initiation du personnel approprié et comptons l'intégrer au programme d'orientation du nouveau personnel. Nous avons fourni au personnel chargé de la supervision, de l'exploitation, de l'entretien et de la tenue des dossiers de tous les véhicules industriels de ce service un « cours de conduite préventive et sur les heures de service » (Defensive Driving and Hours of Service Training Course).



- **Le pont de la rivière Moose**

Le pont de la rivière Moose est situé dans la subdivision d'Island Falls (la voie ferrée entre Cochrane et Moosonee). Nous avons mis en œuvre un important projet à long terme de mise à niveau ce pont de 1 836 pieds de la rivière Moose afin de garantir la sécurité de cette structure pendant encore longtemps. Notre personnel qualifié effectue des contrôles de sécurité périodiques conformément à nos politiques rigoureuses.

- **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 29 apprentis, dont 20 travaillent à North Bay, 8 à Cochrane et 1 à Hearst. En 2004, le ministère de la Formation, des Collèges et Universités a rendu hommage à Ontario Northland en lui décernant 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 chancelante du nord-est de l'Ontario**

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

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

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

- **Le coût du carburant**

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

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

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

- **Délais d'exécution**

La mise en œuvre, plus tôt cette année, d'un important programme d'entretien des voies ferrées a donné lieu à des améliorations considérables en termes de délais d'exécution du Polar Bear Express entre Cochrane et Moosonee. Nous poursuivons également nos efforts d'amélioration des délais d'exécution du train Northlander. Le matériel vieillissant et la circulation dense sur le réseau du CN entre North Bay et Toronto nous présentent toujours des difficultés.

- **Les équipements**

La Division ferroviaire fait toujours face à des défis en matière d'entretien de son parc vieillissant de voitures de transport des voyageurs. Nous étudions diverses options de remise à neuf et/ou de remplacement.



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 prend de l'ampleur**

En février 2004, Ontario Northland signait une entente 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 2009, 63 voitures remises à neuf lui avaient été livrées. Les travaux avancent actuellement selon les prévisions et nous livrons, toutes les deux semaines, des voitures d'une qualité exceptionnelle. En avril 2008, nous avons signé une prolongation de contrat pour la remise à neuf de 50 autres voitures, portant le total à 121 voitures à 81 millions de dollars.

- **Les procédés internes**

Nous avons, au cours des dernières années, 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.



Les défis

- **Pour être profitable**

Nous n'en sommes pas encore au carrefour de la rentabilité et continuons à miser nos efforts sur les modifications et les améliorations nous permettant 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 toujours 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. Comme nous l'avons déjà dit, nous avons, au cours des deux dernières années, fait le nécessaire pour réaliser des économies et surmonter cet obstacle.

- **Améliorations de la production**

Alors que nous mettons tout en œuvre pour être rentables, nous sommes mis à défi de découvrir des secteurs 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.



La CTON a subi des pertes de 14,9 millions de dollars pour l'année d'exercice se terminant le 31 mars 2009, par rapport à des pertes de 15,6 millions de dollars au cours de l'année d'exercice précédente.

Les recettes totales ont connu une augmentation d'environ 2,6 millions de dollars d'une année à l'autre. La baisse des recettes de l'ordre de 1,3 million de dollars qu'ont subie les Services ferroviaires et l'augmentation des recettes de 0,6 million de dollars et de 2 millions de dollars au sein des divisions du Transport par autocar et de la Remise à neuf respectivement ont contribué à cette augmentation globale. La baisse de recettes au sein des Services ferroviaires provient d'une diminution de la demande au sein du secteur forestier, d'un affaiblissement de la demande dans le secteur minier et de l'affaiblissement du remorquage engendré par des arrêts de travail chez une importante entreprise cliente. Pour sa part, l'augmentation des recettes au sein du Transport par autocar découle du conflit de travail d'une durée de deux mois au cours de l'année d'exercice précédente. La production au sein de la division de la remise à neuf s'est poursuivie au cours de l'année, donnant lieu à cette augmentation d'une année à l'autre. Pour leur part, les recettes d'Ontera sont demeurées assez stables par rapport à l'an dernier.

Par rapport à l'année précédente, les dépenses d'exploitation ont augmenté de 5,9 millions de dollars. Les coûts des Services ferroviaires sont à la hausse de 2,4 millions de dollars surtout en raison de l'augmentation de 1,1 million de dollars sur le prix du carburant et de l'augmentation des frais d'entretien du matériel de l'ordre de 1 million de dollars. Les dépenses au sein de la division de la Remise à neuf sont demeurées stables malgré une production à plein régime, augmentant de 1,8 million de dollars. La division du Transport par autocar a connu une augmentation de 1,6 million de dollars par rapport à l'année précédente en raison de l'impact de l'arrêt de travail en 2007-2008. Les dépenses d'exploitation dans l'ensemble des autres divisions opérationnelles sont demeurées plutôt stables.

Les dépenses hors exploitation ont connu une diminution d'environ 3,9 millions de dollars d'une année à l'autre surtout en raison d'une baisse des intérêts et des frais de comptabilité des prestations liées et non liées à la retraite.

Au bilan, le total de l'actif s'est vu augmenter d'environ 10 millions de dollars. Les actifs à court terme ont diminué d'environ 3,4 millions de dollars en raison d'une baisse des encaisses, des comptes clients et de l'inventaire. Des augmentations de l'ordre de 16 millions de dollars en propriétés, en usines et en équipements ont été compensées par une baisse en prestations accumulées de 2,6 millions de dollars. Le passif à court terme a connu une légère baisse, passant de 48 millions de dollars à un peu plus de 47 millions de dollars. En revanche, la dette à long terme s'est vu augmenter en raison du financement de ses actifs immobilisés, tandis que l'obligation en droits de rente non liés à la retraite a augmenté avec la comptabilité des prestations liées et non liées à la retraite pour l'année en cours. L'augmentation de la valeur nette réelle de la province de l'Ontario découle du financement de certains actifs commerciaux immobilisés ainsi, que des contributions aux dépenses en infrastructures utilisées au sein des opérations non commerciales.

De plus, les bénéfices non répartis se sont vus diminués en raison de pertes au sein des opérations au cours de l'année d'exercice.



Kevin Donnelly
Vice-président, Finance et Administration

La direction de la Commission de transport Ontario Northland est chargée de veiller à l'intégrité et à la représentation équitable du bilan consolidé et des autres renseignements que contient le présent rapport annuel. Le bilan consolidé a été préparé selon règles comptables généralement admises. De par sa nature, la préparation de bilans exige que la direction fasse appel à son jugement et aux hypothèses les plus probables, surtout lorsqu'il est impossible de déterminer avec certitude et avant les exercices futurs les transactions ayant incidence sur la période comptable en cours. L'ensemble des données que contient le présent rapport annuel est conforme à celui du bilan consolidé.

La Commission maintient des systèmes internes de contrôles comptables ayant pour but d'offrir une assurance raisonnable de l'exactitude et de la fiabilité des données financières, de faire en sorte que les actifs et les responsabilités de l'entreprise sont représentés de façon adéquate et que ses biens sont protégés.

Le présent bilan consolidé a été soumis à un examen du Comité de la vérification et des finances de la Commission et approuvé par le Conseil d'administration des commissaires. Le bilan consolidé a de plus été vérifié par le vérificateur général de l'Ontario dont le rapport est annexé au présent document.



T. Hargreaves
Président du Conseil d'administration



S. Carmichael
Président et chef de la direction

North Bay, Ontario
Le 29 mai 2009



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, des Mines et des Forêts

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Commission de transport Ontario Northland au 31 mars 2009, 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 2009, 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.

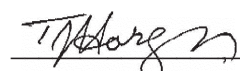
Toronto, Ontario
Le 29 mai 2009

Jim McCarter, CA
Vérificateur général
Expert-comptable autorisé

(en milliers de dollars)

	31 mars 2009	31 mars 2008
Actif		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 983 \$	4 467 \$
Débiteurs (après provision de 3 172 \$; 2008 – 1 526 \$)	17 156	18 976
Inventaire	17 624	18 000
Frais payés d'avance	1 164	960
	38 927	42 403
Immobilisations incorporelles (Note 1)	4 584	5 178
Fonds d'autoassurance (Note 2)		
- Valeur marchande 4 488 \$; (2008 – 4 288 \$)	4 488	4 288
Placements en immobilisations corporelles (Annexe 1)	280 271	263 793
Actifs au titre des prestations constituées pour régime de retraite (Note 4)	70 475	73 167
	398 745 \$	388 829 \$
Passif et avoir de la province de l'Ontario		
Passif à court terme		
Marge de crédit d'exploitation (Note 3)	11 870 \$	15 000 \$
Créditeurs et frais courus	28 565	25 779
Dette à long terme échéant au cours du prochain exercice (Note 5a)	5 806	4 712
Obligation découlant de contrats de location-acquisition échéant au cours du prochain exercice (Note 5b)	72	195
Revenus reportés échéant au cours du prochain exercice	806	2 315
	47 119	48 001
Revenus reportés (Note 6)	897	1 346
Provision pour fonds d'autoassurance (Note 2)	4 488	4 288
Dette à long terme (Note 5a)	33 172	28 979
Obligation découlant de contrats de location-acquisition (Note 5b)	35	107
Obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes (Note 4)	61 821	61 177
	147 532	143 898
Éventualités (Note 10) / Engagements (Note 11)		
Avoir de la province de l'Ontario		
Placement de la province de l'Ontario	153 426	132 202
Bénéfices non répartis	97 787	112 729
	251 213	244 931
	398 745 \$	388 829 \$

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	2009	2008
Solde au début 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
Variations nettes pendant la période		
Placement de la province de l'Ontario	-	17 400
Contributions de la province de l'Ontario	23 573	7 995
Remboursements	(48)	(362)
Amortissement	(2 301)	(2 414)
	21 224	22 619
Solde à la fin de la période		
Placement net en immobilisations corporelles	66 800	45 576
Placement net autre qu'en capital-actions	86 626	86 626
	153 426 \$	132 202 \$

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	2009	2008
Revenus (Annexe 2)	142 982 \$	140 347 \$
Dépenses (Annexe 2)	138 648	134 657
Bénéfice d'exploitation, avant autres revenus et dépenses	4 334	5 690
Autres revenus et dépenses		
Amortissement (Annexe 2)	11 982	12 409
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Annexe 2 et note 4)	5 946	6 627
Dépense d'intérêts (Annexe 2)	2 104	2 851
Revenus de placements et autres	(3)	(2)
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles (Annexe 2)	(753)	(568)
Dépenses nettes	19 276	21 317
Perte nette de la période	(14 942)	(15 627)
Bénéfices non répartis au début de la période	112 729	128 356
Bénéfices non répartis à la fin de la période	97 787 \$	112 729 \$

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

État consolidé des flux de trésorerie

34

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 mars

2009

2008

Trésorerie provenant de (affectées aux)

Activités d'exploitation

Perte nette	(14 942)	\$	(15 627)	\$
Éléments sans effet sur l'encaisse				
Amortissement (Annexe 2)	11 982		12 409	
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	(753)		(568)	
Amortissement des immobilisations incorporelles	594		471	
Revenus reportés	122		(239)	
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	5 946		6 627	
	2 949		3 073	
Variation des postes hors caisse				
Débiteurs	1 820		(1 145)	
Inventaire	376		876	
Frais payés d'avance	(204)		259	
Créditeurs et frais courus	2 786		(3 640)	
Revenus reportés	(2 080)		(1 765)	
	5 647		(2 342)	

Activités d'investissement

Placement en immobilisations corporelles	(30 809)		(17 618)	
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	753		633	
Cotisations versées aux actifs au titre des prestations constituées pour régime de retraite	(191)		(187)	
	(30 247)		(17 172)	

Activités de financement

Endettement bancaire	-		505	
Marges de crédit d'exploitation	(3 130)		-	
Dette à long terme (Note 5a)	5 287		1 413	
Obligations découlant de contrats de location-acquisition (Note 5b)	(195)		(266)	
Contributions de la province de l'Ontario	23 573		25 395	
Cotisations versées à l'obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes	(2 419)		(2 056)	
	23 116		23 981	

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

(1 484) 4 467

Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période

4 467 -

Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période

2 983 \$ 4 467 \$

Présentation d'informations supplémentaires du flux de trésorerie :

Intérêts versés au cours de la période inclus dans la perte nette	2 104	\$	2 851	\$
---	-------	----	-------	----

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			2009	2008
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Services ferroviaires				
Voies	258 362 \$	108 107 \$	150 255 \$	144 354 \$
Bâtiments	42 089	17 842	24 247	23 396
Équipements	75 942	46 913	29 029	28 468
Équipements loués	1 022	148	874	924
Travaux en cours	11 482	-	11 482	7 675
Télécommunications (Ontera)				
Équipements	150 389	111 358	39 031	37 088
Bâtiments	5 750	3 985	1 765	1 843
Travaux en cours	10 298	-	10 298	7 764
Services d'autobus				
Autobus	9 650	5 850	3 800	4 338
Bâtiments	2 696	148	2 548	2 599
Services de remise à neuf				
Équipements	585	64	521	513
Bâtiments	3 306	282	3 024	3 089
Services maritimes (Moosonee)				
Navires	385	357	28	38
Travaux en cours	1 794	-	1 794	92
Développement				
Terrains et bâtiments	2 851	1 276	1 575	1 612
	576 601 \$	296 330 \$	280 271 \$	263 793 \$

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
2009
2008
Services ferroviaires

Revenus de ventes (Notes 9 et 15)	60 155	\$	63 057	\$
Remboursement du gouvernement (Note 7)	23 760		22 123	
	83 915		85 180	
Revenus d'exploitation	83 915		85 180	
Dépenses d'exploitation	77 393		75 987	
	6 522		9 193	
Bénéfice d'exploitation	6 522		9 193	
Amortissement	7 659		7 626	
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	3 498		4 001	
Gain sur vente d'immobilisations corporelles	(615)		(585)	
Dépenses d'intérêts	957		1 112	
	(4 977)		(2 961)	
Perte d'exploitation	(4 977)		(2 961)	

Télécommunications (Ontera)

Revenus de ventes (Note 8)	31 365		31 253	
Dépenses d'exploitation	26 641		27 416	
	4 724		3 837	
Bénéfice d'exploitation	4 724		3 837	
Amortissement	3 379		3 778	
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	1 015		1 089	
Dépenses d'intérêts	464		195	
	(134)		(1 225)	
Perte d'exploitation	(134)		(1 225)	

Services d'autobus

Revenus de ventes	11 313		9 452	
Dépenses d'exploitation	10 641		9 148	
	672		304	
Bénéfice d'exploitation	672		304	
Amortissement	589		651	
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	378		363	
Perte sur la vente d'immobilisations corporelles	-		57	
Dépenses d'intérêts	106		183	
	(401)		(950)	
Perte d'exploitation	(401)		(950)	

Services de remise à neuf

Revenus de ventes	15 708		13 780	
Dépenses d'exploitation	17 025		15 495	
	(1 317)		(1 715)	
Perte d'exploitation	(1 317)		(1 715)	
Amortissement	85		84	
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	653		704	
Dépenses d'intérêts	311		456	
	(2 366)		(2 959)	
Perte d'exploitation	(2 366)		(2 959)	

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	2009	2008
Services maritimes (Moosonee)		
Revenus de ventes	129	129
Remboursement du gouvernement (Note 7)	40	44
Revenus d'exploitation	169	173
Dépenses d'exploitation	205	208
Perte d'exploitation	(36)	(35)
Propriétés à louer		
Revenus de ventes	512	509
Dépenses d'exploitation	323	306
Bénéfice d'exploitation	189	203
Amortissement	37	37
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	(138)	(40)
Bénéfice d'exploitation	290	206
Administration		
Revenus d'exploitation	-	-
Dépenses d'exploitation	6 420	6 097
Perte d'exploitation	(6 420)	(6 097)
Amortissement	233	233
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	402	470
Dépenses d'intérêts	266	905
Perte d'exploitation	(7 321)	(7 705)
Total d'exploitation		
Revenus de ventes	119 182	118 180
Remboursement du gouvernement (Note 7)	23 800	22 167
Total des revenus	142 982	140 347
Dépenses	138 648	134 657
Bénéfice d'exploitation	4 334	5 690
Amortissement	11 982	12 409
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	5 946	6 627
Dépenses d'intérêts	2 104	2 851
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	(753)	(568)
Perte d'exploitation	(14 945) \$	(15 629) \$

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

Le 31 mars 2009

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 ou à la valeur de réalisation nette, selon le moins élevé des deux. Les voies usagées sont évaluées à la valeur comptable non amortie déterminée lors de la mise hors service.

Placements en immobilisations corporelles 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 2009

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 1^{er} janvier 2007. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de capitalisation sera le 1^{er} janvier 2010.

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).

Le 31 mars 2009

Immobilisations incorporelles	Les immobilisations incorporelles représentent la valeur attribuée au développement (généré en interne) de nouveaux processus pour une nouvelle ligne d'affaires (Services de remise à neuf) en 2006. Les immobilisations incorporelles qui satisfont aux critères 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.
Constatation 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 exonérées 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 1 258 000 \$ (290 000 \$ en 2008) 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 immobilisations incorporelles, 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 2009

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Instruments financiers

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

Les actifs 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, les marges de crédit d'exploitation, la dette à long terme, et les obligations découlant de contrats de location-acquisition sont classés comme autres passifs.

Résultat étendu

Le résultat étendu 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. La Commission n'a pas de transactions qui affecteraient le résultat étendu et par conséquent qui auraient un impact sur les états financiers.

Le 31 mars 2009

Nouvelles conventions comptables

Instruments financiers et informations à fournir concernant le capital – L'ICCA a publié les normes comptables suivantes qui entrent en vigueur pour les exercices débutant en 2008, soit les chapitres 3862 « Instruments financiers – informations à fournir », 3863 « Instruments financiers – présentation » et 1535 « Information à fournir concernant le capital ».

Les chapitres 3862 « Instruments financiers – informations à fournir » et 3863 « Instruments financiers – présentation » mettent à jour les éléments d'information à fournir relativement aux instruments financiers, y compris les instruments de couverture.

Le chapitre 1535 « Information à fournir concernant le capital » exige que la Commission présente des informations sur son capital et sur la façon dont elle le gère.

Ces nouvelles normes comptables n'ont eu aucune incidence sur les montants inscrits dans les états financiers de la Commission, mais elles ont entraîné la publication de notes plus détaillées (voir les notes 12 et 13).

Stocks – Avec prise d'effet le 1er janvier 2008, l'ICCA a publié le chapitre 3031, « Stocks ». Ce chapitre 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 plus faible du coût et de la valeur de réalisation nette. 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. L'adoption du chapitre 3031 « Stocks » n'a eu aucune incidence sur les états financiers de la Commission.

Modifications comptables future

Un exposé sondage a été publié pour remplacer les Principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR) avec les Normes internationales d'information financière (IFRS) pour la majorité des entreprises ayant une obligation publique de rendre des comptes. L'exposé sondage propose que les IFRS soient en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2011. En février 2009, le Conseil sur la comptabilité pour le secteur public a publié un appel à commentaires sur l'application des Normes internationales d'information financière par certains organismes publics. Il est prévu que les résultats de l'appel à commentaires détermineront si la Commission sera considérée une entreprise ayant une obligation publique de rendre des comptes et obligée d'adopter les normes d'IFRS.

Le 31 mars 2009

1. Immobilisations incorporelles

	2009		2008	
Immobilisations incorporelles – début d'exercice	5 178 000	\$	5 649 000	\$
Amortissement	594 000		471 000	
Immobilisations incorporelles – en fin d'exercice	4 584 000	\$	5 178 000	\$

2. Fonds d'autoassurance

	2009		2008	
Fonds d'autoassurance – début d'exercice	4 288 000	\$	6 294 000	\$
Revenus d'intérêts	100 000		300 000	
Prime annuelle	100 000		100 000	
Réclamations	-		(2 406 000)	
Fonds d'autoassurance – en fin d'exercice	4 488 000	\$	4 288 000	\$

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 4 388 000 \$ (4 288 000 \$ en 2008) plus un montant de 100 000 \$ (0 \$ en 2008) à recevoir de la Commission.

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 dans l'exercice précédent 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. Marges de crédit d'exploitation

La Commission détient présentement une marge de crédit d'exploitation de 8 000 000 \$ auprès de l'Office ontarien de financement (OOF), dont 8 000 000 \$ est utilisé au 31 mars 2009 (8 000 000 \$ au 31 mars 2008) 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, 3 870 000 \$ est utilisé au 31 mars 2009 (7 000 000 \$ au 31 mars 2008) 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 2009, deux lettres de garantie qui s'élèvent à 1 428 000 \$ (1 428 000 \$ en 2008) étaient émises avec une commission annuelle de renouvellement de 0,375 %.

Le 31 mars 2009

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 de sociétés et d'État, 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 2009 et 31 mars 2008, par catégorie d'actif est comme suit :

	Cible	2008	2007
Fonds d'investissement			
– domestique	20 % - 30 %	19,7 %	27,2 %
– étranger	10 % - 30 %	17,4 %	23,1 %
Titres de créances	35 % - 55 %	60,5 %	47,0 %
Immobiliers	0 % - 15 %	1,6 %	1,3 %
Court terme et autres	0 % - 15 %	0,8 %	1,4 %
Total		100 %	100 %

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

	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire	2009	2008
Obligation au titre des prestations constituées - en fin d'exercice	(416 284 000) \$	(2 515 000) \$	(418 799 000) \$	(459 634 000) \$
Juste valeur des actifs des régimes – fin d'exercice	409 139 000	-	409 139 000	503 660 000
Situation de capitalisation				
- (déficit) surplus du régime	(7 145 000)	(2 515 000)	(9 660 000)	44 026 000
Obligation transitoire nette non amortie	-	590 000	590 000	787 000
Coût non amorti des services passés	14 398 000	79 000	14 477 000	13 323 000
Perte actuarielle nette non amortie (gain actuariel net non amorti)	65 758 000	(690 000)	65 068 000	15 031 000
Actifs (passifs) au titre des prestations constituées, déduction faite de la provision pour moins-value – fin d'exercice	73 011 000 \$	(2 536 000) \$	70 475 000 \$	73 167 000 \$
	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire	2009	2008
Actifs au titre des prestations constituées – début de l'exercice	75 526 000 \$	(2 359 000) \$	73 167 000 \$	74 343 000 \$
Dépenses	(2 515 000)	(368 000)	(2 883 000)	(1 363 000)
Cotisations versées (par employés)	-	191 000	191 000	187 000
Actifs au titre des prestations constituées – fin d'exercice	73 011 000 \$	(2 536 000) \$	70 475 000 \$	73 167 000 \$

Le 31 mars 2009

4. Avantages sociaux futurs (suite)

b. Obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes

	2009		2008
Obligation au titre des prestations constituées			
- début d'exercice	(55 839 000)	\$	(60 856 000) \$
Gain actuariel net non amorti	(5 982 000)		(321 000)
Obligation au titre des prestations constituées			
- fin d'exercice	(61 821 000)	\$	(61 177 000) \$
Obligation au titre des prestations constituées			
- début d'exercice	(61 177 000)	\$	(57 969 000) \$
Dépenses – non-CSPAAT	(3 770 000)		(3 636 000)
Recouvrement (Dépenses) – CSPAAT	707 000		(1 628 000)
Cotisations – non-CSPAAT	2 419 000		2 056 000
Obligation au titre des prestations constituées			
- fin d'exercice	(61 821 000)	\$	(61 177 000) \$

Inclus dans l'obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes sont des indemnités d'accident du travail se chiffrant à 12 227 000 \$ (12 934 000 \$ en 2008). 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 2008.

c. Composantes de la charge nette de retraite

	2009		2008
Coût des services rendus moins contributions des employés	8 778 000	\$	9 520 000 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	26 252 000		24 689 000
Rendement prévu des actifs du régime	(34 219 000)		(34 681 000)
Amortissement de l'obligation initiale	197 000		197 000
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	1 892 000		1 638 000
Amortissement du gain actuariel net	(17 000)		-
	2 883 000	\$	1 363 000 \$

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

	2009		2008
Coût des services rendus	318 000	\$	2 665 000 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 745 000		2 595 000
Amortissement du gain actuariel net	-		4 000
	3 063 000	\$	5 264 000 \$

e. Hypothèses moyennes pondérées

Taux d'actualisation - régime de retraite	6,75	5,75
Taux d'actualisation - autres régimes	6,75	5,75
Taux de rendement à long terme des actifs du régime	7,00	7,00
Taux de croissance hypothétique de la rémunération	4,00	4,00
Taux d'augmentation des frais médicaux	4,5 % à 8,5 %	4,5 % à 9,0 %

Le 31 mars 2009

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

	2009	2008
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 1 ^{er} février 2005, pour une période de 15 ans.	3 022 000 \$	3 224 000 \$
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 1 ^{er} mai 1998, pour une période de 10 ans.	-	43 000
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 1 ^{er} janvier 2000, pour une période de 15 ans.	9 184 000	10 505 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 6,37 %, remboursable par versements mensuels de 109 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1 ^{er} septembre 1999, pour une période de 15 ans.	6 000 000	6 901 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 4,717 %, remboursable par versements annuels de 1 681 000 \$ en capital et intérêts à compter du 31 mars 2007, pour une période de 4 ans.	1 605 000	3 138 000
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.	2 139 000	2 193 000
Emprunt de la Banque de Montréal, portant intérêts au taux annuel de 5,11 %, remboursable par versements mensuels de 64 000 \$ en capital et intérêts à compter du 30 avril 2008, pour une période de 10 ans. Garanti par les actifs d'Ontera.	5 528 000	6 000 000
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.	11 500 000	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 1 ^{er} décembre 2000.	-	187 000
	38 978 000	33 691 000
	5 806 000	4 712 000
Moins portion courante		
	33 172 000 \$	28 979 000 \$

Le 31 mars 2009

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 :

2009 - 2010	5 806 000 \$
2010 - 2011	4 383 000
2011 - 2012	4 574 000
2012 - 2013	4 778 000
2013 - 2014	4 994 000
Par la suite	14 443 000
	38 978 000 \$

	2009	2008
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.	61 000 \$	139 000 \$
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.	46 000	55 000
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
	107 000	302 000
Moins portion courante	72 000	195 000
	35 000 \$	107 000 \$

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

2009 - 2010	76 000 \$
2010 - 2011	13 000
2011 - 2012	25 000
Paiements minimums exigibles	114 000
Moins : montant représentant les intérêts	7 000
Obligations découlant de contrats de location-acquisition	107 000 \$

Le 31 mars 2009

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 254 000 \$ (2 265 000 \$ en 2008) a été inclus dans les revenus reportés, dont \$0 qui se rapporte à des périodes après le 31 mars 2010. Le revenu reporté va être reconnu selon la méthode de l'avancement des travaux. Au cours de 2009, un montant de 2 011 000 \$ (1 696 000 \$ en 2008) 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 966 000 \$ a été inclus dans les revenus reportés, dont 897 000 \$ qui se rapporte à des périodes après le 31 mars 2010. Le revenu reporté va être reconnu selon la méthode linéaire basée sur la durée de l'accord. Au cours de 2009, un montant de 69 000 \$ (69 000 \$ en 2008) 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 de 2 500 000 \$ a été reçu pour l'année terminée le 31 mars 2009.

Les détails du remboursement du gouvernement sont les suivants :

	2009	2008
De la province de l'Ontario :		
Chemin de fer - Services aux passagers et succursale de Moosonee	21 260 000 \$	19 623 000 \$
Services maritimes (Moosonee)	40 000	44 000
	21 300 000	19 667 000
De Transport Canada :		
Opérations de la période en cours	2 500 000	2 500 000
	23 800 000 \$	22 167 000 \$

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

Le 31 mars 2009

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 2009, les ventes aux détails brutes étaient de 216 000 \$ (766 000 \$ en 2008) et les ventes en gros brutes étaient de 83 000 \$ (41 000 \$ en 2008).

10. Éventualités

a. Actifs d'Ontera

Durant la période comptable actuelle et les six périodes comptables précédentes, O.N.Tel Inc. (exploitant ses activités sous le nom Ontera) a subi des pertes d'exploitation (voir annexe 2). Pour remédier cette situation, la direction a développé en 2007 un plan d'affaires qui exigeait un investissement significatif dans les immobilisations corporelles de Ontera avec un financement approprié connexe. La province a approuvé le plan en 2007 y compris l'investissement en capital sous-jacent. Un financement de 23 000 000 \$ de la Banque de Montréal a été approuvé en 2008 pour appuyer ce plan; dont, 17 500 000 \$ qui a été prélevé au 31 mars 2009 (voir la note 5a).

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.

Le 31 mars 2009

12. Instruments financiers

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

Juste valeur

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

Gestion du risque financier

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

Risque de prix des marchandises

La Commission est exposée au risque de prix des marchandises lié aux achats de diesel et à la réduction potentielle du bénéfice net suite à une augmentation du prix du diesel. Étant donné que le carburant représente une tranche importante des charges d'exploitation de la Commission, la volatilité des prix du diesel pourrait avoir une incidence sensible sur le bénéfice de la Commission. Les éléments influant sur la volatilité des prix du diesel comprennent, sans s'y limiter, les fluctuations sur les marchés mondiaux du pétrole brut et des distillats pouvant découler de problèmes d'approvisionnement et d'événements géopolitiques. L'impact du prix variable pour le carburant est atténué par un programme de supplément pour le carburant, selon lequel les hausses de prix du carburant sont réparties aux expéditeurs conformément à des lignes directrices convenues.

Risque de crédit

La Commission est exposée au risque de crédit en raison de la concentration de clients majeurs (voir Note 15 - Dépendance économique). La direction procède régulièrement à des évaluations de crédit sur ses clients, établit des limites de crédit, contrôle la collection et maintient des provisions pour des pertes sur créances éventuelles qui, une fois qu'elles se réalisent, sont comptabilisées d'après les estimations par la direction.

Risque de taux de change

La Commission entreprend des transactions libellées en dollars américains et par conséquent s'expose au risque de fluctuations dans les taux de change. La Commission génère des revenus et engage des dépenses en dollars canadiens et en dollars américains. 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 d'exploitation. La Commission est exposée au risque de taux d'intérêt lié aux flux de trésorerie dans la mesure que ses marges de crédit d'exploitation et ses avances sur son emprunt construction 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.

Le 31 mars 2009

12. Instruments financiers (continuer)

Risque de liquidité

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

13. Information à fournir sur le capital

La Commission définit son capital comme suit :

- Placement de la province de l'Ontario
- Dette à long terme et obligation découlant de contrats de location-acquisition, incluant la tranche à court terme, et
- Emprunts à court terme.

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

La Commission gère sa structure de capital par l'entremise des approbations de la Province. La Commission n'est pas assujettie à des exigences externes en terme de capital.

14. Transactions entre apparentés

Au cours de la période, la Commission a facturé le Fonds de retraite contributif de la Commission la somme de 142 000 \$ (166 000 \$ en 2008) en frais de soutien financier et administratif.

15. Dépendance économique

Au cours de 2009, 44 % des recettes de la division des Services ferroviaires (44 % en 2008) 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.

