



Un organisme du gouvernement de l'Ontario

Commission de transport Ontario Northland
Rapport annuel 2021-2022

Reconnaissance des terres

Nous tenons à reconnaître l'importance des terres sur lesquelles la Commission de transport Ontario Northland (CTON ou Ontario Northland) exerce ses activités. Nous le faisons pour réaffirmer notre engagement et notre responsabilité à l'égard de l'amélioration des relations entre Ontario Northland et les peuples et communautés autochtones afin d'améliorer notre compréhension des peuples autochtones locaux et de leurs cultures. Nous sommes déterminés à honorer les traités et autres engagements qui ont été pris en œuvrant pour la réconciliation et la collaboration.

Table des matières

Reconnaissance des terres	2
Message du président	5
Message du Président et chef de la direction par intérim	7
Vision, mission, valeurs et mandat	9
Vision	9
Mission	9
Valeurs	9
Mandat	9
Gouvernance	10
Structure hiérarchique	10
Comités de la Commission	11
Équipe de direction	11
Introduction et contexte	12
Statistiques 2021-2022 :	14
Faits saillants relatifs au rendement	15
Sécurité	15
Conséquences de la COVID-19 et réponse	15
Personnel et culture	16
Communications et relations externes	17
Expérience et orientation de la clientèle	18
Responsabilisation et gouvernance	20
Gestion, planification et remplacement des actifs	20
Faits saillants financiers et rendement	22
Revenus	23
Dépenses	25
Subventions de fonctionnement	27
Financement des immobilisations et investissements	28
Investissement en immobilisations	29
Gestion des risques d'entreprise	31
Indicateurs de rendement clés	33
Ratio de recouvrement des coûts	34
Disponibilité du parc d'autocars	36

Indice de ponctualité.....	36
Satisfaction de la clientèle	38
Satisfaction de la clientèle – Services généraux	39
Nombre de colis transportés.....	40
Fréquence des accidents avec arrêt de travail des employés.....	40
Transport ferroviaire – Minutes de pénalité à la suite d’une limitation de vitesse	41
Division des Services ferroviaires – Wagons pris en charge.....	42
Tonnes-milles payantes de la division des Services ferroviaires	43
Taux d’occupation de l’hôtel Cochrane Station Inn	43
Achalandage.....	44
Durées d’immobilisation des Services ferroviaires	45
Pourcentage du budget d’immobilisations dépensé	47
États financiers vérifiés.....	48

Message du président

C'est un privilège pour moi que de servir à titre de président de la Commission de transport Ontario Northland. Alors que je fais le bilan de l'année écoulée, je suis fier de souligner quelques-unes des nombreuses réalisations d'Ontario Northland.

Au cours du présent exercice, la sécurité des employés, des collectivités et des clients est demeurée la plus grande priorité de l'organisation, comme en témoigne la réponse d'Ontario Northland à la pandémie de COVID-19. Je tiens à féliciter les employés qui ont travaillé pendant cette période difficile, qui ont appliqué de façon responsable les protocoles de sécurité et qui ont fait de la sécurité publique leur priorité. Ensemble, ils ont démontré qu'ils étaient déterminés à fournir des services de transport fiables afin que les collectivités, les personnes et les entreprises soient reliées entre elles lorsqu'elles en ont le plus besoin.

L'analyse de rentabilisation concernant le transport ferroviaire de passagers dans le Nord-Est a été renforcée au cours de la dernière année grâce aux données compilées à l'aide de deux trains d'essai qui ont circulé sur l'itinéraire proposé et de séances de mobilisation communautaire. Par ailleurs, la province a publié une version mise à jour de l'analyse de rentabilisation initiale le 10 avril 2022 et a annoncé un engagement de départ de 75 millions de dollars pour assurer le retour du service. La Commission de transport Ontario Northland se réjouit à l'idée de continuer à travailler avec l'industrie, les municipalités et les collectivités autochtones dans le but de préparer le retour de cet important service et continuer à fournir des solutions de transport essentielles à la province.

Les trains de marchandises d'Ontario Northland ont transporté d'importants volumes de marchandises essentielles sur de vastes distances cette année et ont contribué à hauteur de 44,5 millions de dollars aux recettes globales de l'organisme. En nous confiant la responsabilité du transport ferroviaire de leurs marchandises, nos clients ont choisi un partenaire fiable qui leur permet d'accéder de façon pratique et sécuritaire à la chaîne d'approvisionnement mondiale. Un investissement en immobilisations de 40,6 millions de dollars dans l'infrastructure ferroviaire a permis de renforcer notre ligne ferroviaire essentielle, garantissant ainsi que le Nord-Est de l'Ontario sera desservi pour les générations à venir.

En raison de la COVID-19, le secteur manufacturier a été touché par une pénurie de pièces et par des retards dans la chaîne d'approvisionnement mondiale. Le fait de disposer de notre propre centre de remise à neuf et de réparation ferroviaire pendant cette période a constitué un avantage pour nos activités. Notre expertise en matière de réparation a également été sollicitée par de nombreuses sociétés de transport en commun et de chemins de fer nationales, pendant la pandémie, à la recherche d'une solution ontarienne pour prolonger la durée de vie de leur équipement.

Comme le montre le présent rapport annuel, Ontario Northland est déterminée à remplir son mandat, qui consiste à relier les collectivités par des services de transport fiables. Cet organisme est plus que prêt à répondre aux besoins divers et en mutation des Ontariennes et Ontariens, alors que la province et le monde continuent d'évoluer.

La Commission de transport Ontario Northland est impatiente d'assurer une surveillance, et ce, tout en célébrant les réalisations et les améliorations majeures que l'organisme apporte au Nord de l'Ontario dans le domaine du transport.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Al Spacek". The signature is fluid and cursive, with the first name "Al" being more prominent than the last name "Spacek".

Al Spacek
Président

Message du Président et chef de la direction par intérim

C'est avec grand plaisir que je partage quelques-unes des nombreuses façons dont Ontario Northland a fait preuve de résilience, de créativité et d'optimisme face à des priorités nouvelles et changeantes. Cette année encore, notre organisation s'est adaptée et a évolué pour répondre aux besoins dynamiques de la province en matière de transport.

Nos employés ont travaillé sans relâche pour faire en sorte que les collectivités et les chaînes d'approvisionnement demeurent reliées entre elles, et ce, alors que la pandémie continuait de perturber les activités des entreprises et des industries du monde entier. La nature résiliente et sûre de notre réseau ferroviaire nous a permis de demeurer un partenaire d'expédition fiable pour les entreprises et de maintenir un lien crucial pour les collectivités du Nord, qui dépendent de la livraison sûre et en temps opportun de produits essentiels.

Vers la fin de l'exercice, le nombre total de wagons de marchandises en provenance et à destination du Nord de l'Ontario a augmenté et le nombre d'usagers de nos trains de voyageurs et d'autocars a commencé à se rétablir. Notre investissement continu dans l'infrastructure ferroviaire nous permet de soutenir le développement des collectivités du Nord de l'Ontario et leur reprise économique.

Chez Ontario Northland, nous sommes fiers de notre culture axée sur l'amélioration continue. Les suggestions que nous recevons chaque année de la part de nos employés constituent une pierre angulaire de cette culture. La participation des employés nous a aidés à moderniser nos opérations et nos processus administratifs, ainsi qu'à améliorer notre façon d'offrir des services. Notre programme de gestion des actifs de l'entreprise a été lancé l'année dernière et permettra aux employés d'apporter des changements positifs au sein de l'organisation. Le programme de gestion des actifs de l'entreprise sera mis en œuvre dans toutes les divisions d'Ontario Northland sur plusieurs années et fournira aux employés un accès en temps réel à des données qui éclairent la prise de décisions et favorisent la planification et l'établissement d'objectifs significatifs. Le programme aidera les équipes à gérer de façon proactive les actifs de l'entreprise et à continuer de fournir des services de transport essentiels.

Nous avons mené un sondage auprès de nos employés et les réponses que nous avons reçues nous aideront à atteindre notre objectif visant à accroître le bien-être, la productivité et l'engagement des employés. Avec un taux de réponse de plus de 73 %, nous disposons de données significatives pour cultiver un plus grand sentiment d'épanouissement, de fierté et de sécurité au travail pour tous les employés.

Notre influence est considérable et nous soutenons les priorités essentielles du gouvernement, notamment la santé, le tourisme, la création d'emplois, les affaires autochtones, le développement économique, l'environnement, les changements climatiques, l'éducation postsecondaire et le secteur manufacturier. Nos employés sont des experts en transport qualifiés et passionnés qui comprennent les caractéristiques uniques de l'Ontario rural et qui offrent l'excellence à nos clients et à nos passagers. Ainsi, Ontario Northland a pu dénicher de nouveaux clients dans les domaines du transport ferroviaire de marchandises et de la remise à neuf et de la réparation, ainsi que de nouvelles sources de revenus qui permettent de générer des retombées économiques plus importantes pour les collectivités du Nord et la province.

Ontario Northland est plus qu'une simple entreprise de transport; il s'agit d'un pilier de la croissance économique et des occasions d'affaires qui relie les entreprises et les gens entre eux et dans le monde.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Chad Evans'.

Chad Evans

Président et chef de la direction par intérim

Vision, mission, valeurs et mandat

Vision

Ontario Northland sera le chef de file du transport dans le Nord de l'Ontario en offrant des solutions de transport efficaces, utiles et vitales, notamment des services de transport ferroviaire de passagers et de marchandises, des services d'autocar, l'hôtel Cochrane Station Inn ainsi que des services de remise à neuf et de réparation pour les voitures, les wagons et les locomotives.

Nous mettrons l'accent sur l'excellence de l'organisme et des employés, l'innovation et la collaboration. Nous établirons des pratiques commerciales rentables, poursuivrons nos efforts visant à établir une culture axée sur l'amélioration continue et fonctionnerons avec une efficacité et une efficience accrues pour permettre à Ontario Northland d'être durable.

En tant qu'employés, nous serons fiers de notre travail et de notre lieu de travail. Nous défendrons une culture de communication ouverte, d'équité, de diversité et de créativité qui nous permettra d'aller de l'avant en tant qu'effectif fiable et estimé.

Mission

Transporter des gens et des marchandises, et ce, tout en faisant progresser l'organisation. À titre d'organisme de la Couronne, Ontario Northland appuie et favorise le développement économique, la création d'emplois et la viabilité des collectivités sur l'ensemble du Territoire du Nord de l'Ontario. Nos services de transport vitaux favorisent l'accès au travail, aux soins de santé et aux établissements d'enseignement ainsi que les déplacements de marchandises et la prestation de services autant à l'intérieur de la région qu'entre le Nord de l'Ontario et d'autres régions partout en Amérique du Nord.

Ontario Northland joue un rôle décisif dans la croissance et la prospérité du Nord de l'Ontario et fait le pont avec d'autres modes de transport à l'échelle de la province, qu'il s'agisse du transport de voyageurs (Metrolinx) ou du transport ferroviaire des marchandises (compagnies ferroviaires de catégorie 1), qui comptent tous sur Ontario Northland pour agir à titre de maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement et du réseau de transport de passagers intégré.

Valeurs

En adoptant ces valeurs, le personnel d'Ontario Northland partage la responsabilité d'offrir des solutions de valeur efficaces en matière de transport pour les 100 prochaines années. Ces valeurs comprennent :

- la responsabilisation;
- la satisfaction de la clientèle;
- une équipe et un environnement de travail positifs;
- la sécurité;
- l'amélioration continue.

Mandat

Ontario Northland s'engage à relier le Nord et à offrir des options de transport sécuritaires pour les personnes et la marchandise. La lettre de mandat, qui a été remise le 1^{er} octobre 2020, précise

les attentes à l'égard de l'organisme en ce qui a trait à la prestation de services de grande qualité aux Ontariennes et aux Ontariens, conformément à ses nombreuses priorités clés, notamment :

- compétitivité, durabilité et gestion des dépenses;
- transparence et responsabilisation;
- gestion des risques;
- gestion de l'effectif;
- collecte de données;
- communications numériques et service à la clientèle.

Outre les priorités susmentionnées visant l'ensemble des organismes du gouvernement, Ontario Northland a reçu pour consigne :

- de soutenir la reprise économique au lendemain de la pandémie de COVID-19;
- de fournir des services de transport efficaces, sûrs et fiables dans le Nord de l'Ontario;
- d'améliorer l'efficacité et la viabilité des activités et des secteurs d'activités d'Ontario Northland;
- de mettre en œuvre un plan de gestion des biens d'immobilisation;
- de mettre l'accent sur les questions de gouvernance et de responsabilisation.

Gouvernance

La Commission de transport Ontario Northland est une société d'État du gouvernement de l'Ontario. Elle a été créée en 1902 par le gouvernement de l'Ontario en vertu de la *Loi sur la Commission de transport Ontario Northland*. Ontario Northland est responsable devant le ministre des Transports de l'exécution de son mandat ainsi que des rôles et responsabilités prévus par la *Loi sur la Commission de transport Ontario Northland*. Les directeurs sont nommés à la Commission de transport Ontario Northland par le lieutenant-gouverneur en conseil et suivent un processus de candidature établi par le Secrétariat des nominations.

Structure hiérarchique

La présidente-directrice générale est responsable devant le conseil d'administration d'Ontario Northland (la Commission), celui-ci est composé d'un président et de membres de la Commission qui ont tous été nommés par la province de l'Ontario. La Commission doit rendre des comptes au président de la Commission, qui, à son tour, doit rendre des comptes au ministre des Transports.

Membres de la Commission	Début du mandat	Fin du mandat	Rémunération 21 avril au 22 mars
Al Spacek, président	Le 6 mai 2021	Le 27 janvier 2025	1 100,00 \$
RJ Falconi, vice-président	Le 9 janvier 2020	Le 27 janvier 2025	6 100,00 \$
Roberta Sawchyn, directrice	Le 29 juillet 2021	Le 28 juillet 2024	700,00 \$
Randy Nickle, directeur	Le 6 décembre 2019	Le 15 décembre 2024	2 900,00 \$
Doug Bender, directeur	Le 7 janvier 2021	Le 6 janvier 2024	1 300,00 \$
Lynne Innes, directrice	Le 6 janvier 2022	Le 5 janvier 2024	200,00 \$
Tom Laughren, ancien président*	Le 11 mars 2015	Le 21 octobre 2021	10 050,00 \$

*Rémunération pour deux années de dépenses.

Comités de la Commission

La Commission a mis sur pied les trois comités suivants pour faciliter la surveillance et la gouvernance au cours de l'exercice 2021-2022.

- Comité de vérification, des finances et de la gestion des risques : président du comité – vacant
- Comité des ressources humaines : président du comité – vacant
- Comité de gouvernance : président du comité – RJ Falconi

Tous les membres du conseil d'administration étaient également membres de chacun des comités.

Équipe de direction

Président et chef de la direction par intérim	Chad Evans
Vice-président des transports	Drew Duquette
Avocate générale	Donna Jaques
Directrice des opérations de transport des voyageurs	Tracy MacPhee
Dirigeante principale des ressources humaines	Danielle Baker

Introduction et contexte

La Commission de transport Ontario Northland est vitale pour la population et les entreprises du Nord de l'Ontario. L'organisme a continué à offrir des services de transport fiables pour relier les gens et les entreprises. Ontario Northland fait cela depuis 120 ans et est devenue un partenaire de confiance pour les nombreuses collectivités qu'elle dessert, y compris les collectivités autochtones.

La pandémie de COVID-19 a posé à l'organisme de nombreux défis qui ont forcé ses employés à travailler d'arrache-pied pour les surmonter. Le travail à distance, une politique de vaccination obligatoire des employés et des mesures de sécurité renforcées ont été mis en place pour réduire le risque de propagation du virus. Comme on s'y attendait, la pandémie a eu des répercussions importantes sur les revenus et l'achalandage des services en raison de la limitation de leurs capacités et de la réduction temporaire de leur fréquence. L'hôtel Cochrane Station Inn a connu une baisse importante de son taux d'occupation par rapport aux niveaux observés avant la COVID-19 et les activités de la voiture-restaurant du Polar Bear Express ont été suspendues temporairement. Vers la fin de l'exercice, on a commencé à lever les mesures sanitaires, et l'organisme a vu l'achalandage de ses services et leurs revenus augmenter à mesure que les Ontariennes et les Ontariens recommençaient à voyager.

La division des Services ferroviaires d'Ontario Northland a prouvé sa valeur au cours de la dernière année en s'adaptant rapidement, en faisant preuve de résilience au niveau de la chaîne d'approvisionnement et en demeurant fiable pour les clients, conformément à la priorité énoncée dans la lettre de mandat visant à soutenir la reprise économique. Les expéditions par voie ferrée ont augmenté dans l'ensemble et les clients du secteur du transport de marchandises de la région ont félicité l'organisation pour sa constance et son engagement envers le bien-être économique du Nord.

La division des Services ferroviaires a poursuivi ses travaux relatifs à un plan pluriannuel de modernisation du transport ferroviaire qui vise à améliorer le service de transport de marchandises, à accroître les transbordements, à améliorer le service à la clientèle et à renforcer la sécurité. Cette année, on a pris les premières mesures en vue de l'introduction de l'expédition par conteneurs et de l'augmentation de l'utilisation des transbordements.

Conformément à la lettre de mandat, Ontario Northland a également réalisé d'importants investissements dans l'infrastructure ferroviaire : 17,6 milles (28,3 km) de voies ferrées ont été améliorés au cours de l'exercice, 90,71 milles (145,98 km) de voies ferrées ont été meulés et 58 591 traverses ont été remplacées. En plus de remettre en état 13 passages à niveau, 4 systèmes de signalisation aux passages à niveau et 43 ponceaux, l'organisme s'est engagé à assurer la sécurité ferroviaire et le service à la clientèle, car ceux-ci améliorent la fiabilité de son réseau de transport.

Le Centre de remise à neuf et de réparation s'est efforcé d'assurer la poursuite de la production malgré les difficultés liées à la chaîne d'approvisionnement et au recrutement de personnes compétentes. Le Centre de remise à neuf et de réparation a été chargé d'un nombre important de projets divers provenant de clients de toute l'Amérique du Nord. Le plus grand projet du Centre de remise à neuf et de réparation, un contrat de remise à neuf de plusieurs wagons de transport

en commun, a fait des progrès considérables en matière de prototypage et de travaux d'ingénierie, préparant ainsi le terrain pour une production plus importante au cours de l'année à venir.

Les services d'autocars intercommunautaires ont continué à permettre aux Ontariennes et aux Ontariens d'accéder plus facilement aux hôpitaux et aux centres de santé, aux établissements d'enseignement ainsi qu'aux autres fournisseurs de transport. Les liaisons avec GO Transit et la Commission de transport de Toronto ont été étendues à Toronto, grâce à l'ajout d'un nouvel arrêt d'autobus à la gare GO de King City. Comme indiqué dans le plan d'activités, l'organisme a mis en place une billetterie en continu sur certains trajets reliant le service d'autobus d'Ontario Northland à GO Transit, des billets étant désormais vendus sur le site Web d'Ontario Northland afin d'améliorer l'expérience des clients.

Le service de train de passagers Polar Bear Express est demeuré le seul lien terrestre toutes saisons entre Cochrane et Moosonee, offrant un accès vital aux services et aux possibilités pour les résidents de Moosonee et des collectivités autochtones le long de la côte de la baie James. Ontario Northland a travaillé en étroite collaboration avec les dirigeants communautaires et les organismes de santé publique pour répondre aux mesures de sécurité accrues visant à protéger les collectivités éloignées.

Statistiques 2021-2022 :

TRANSPORT DES VOYAGEURS

- 26 299 déplacements de voyageurs ont été assurés par le train de passagers Polar Bear Express entre Cochrane et Moosonee
- 167 676 déplacements de voyageurs ont été effectués par les autocars d'Ontario Northland

TRANSPORT DES MARCHANDISES

- 40 085 chargements de marchandises ont été transportés
- 5,4 millions de kilogrammes de marchandises ont été expédiés entre Moosonee et Cochrane. Les produits de base transportés comprenaient des fournitures médicales, des articles ménagers, des aliments et d'autres fournitures essentielles.
- 3 131 véhicules ont été transportés entre Moosonee et Cochrane
- 38 060 colis ont été transportés par des autocars

ÉQUIPEMENT ET INFRASTRUCTURE

- 32 locomotives actives
- 38 autocars en service
- 854 milles (1 374 km) de voie ferrée ont été entretenus
- Ligne principale de 675 milles (1 086 km)
- 461 passages à niveau
- 93 ponts ferroviaires
- 2 100 ponceaux
- 508 aiguillages

EMPLOYÉS

- 746 employés
- 23,1 % de l'effectif se définissent comme des femmes
- 3,8 % de la population active se définissent comme étant des femmes dans le domaine
- 5,2 % des employés se définissent comme Autochtones
- 6,5 % des employés se définissent comme faisant partie d'une minorité visible
- À Ontario Northland, le taux de participation pour les personnes qui se définissent comme des femmes est supérieur de 10 % au taux de participation générale des personnes qui se définissent comme des femmes dans l'industrie du transport ferroviaire (13 %) et de 11 % à celui que l'on observe dans l'industrie du camionnage (12 %).

Faits saillants relatifs au rendement

Sécurité

Afin de soutenir la santé, la sécurité et le bien-être des employés, Ontario Northland s'est efforcée de fournir à son personnel des outils et des ressources pour l'aider à cerner, gérer et atténuer les risques ayant trait à la santé et à la sécurité. L'année dernière, les éléments suivants ont été mis en œuvre, conformément au plan d'activités :

- offrir à tous les superviseurs une formation sur la diligence raisonnable en matière de ressources humaines;
- procéder à une vérification annuelle des politiques et processus de sécurité des employés;
- déployer une formation à l'échelle de l'organisation sur la prévention de la violence, du harcèlement et de la discrimination en milieu de travail.

Des initiatives de retour rapide et sûr au travail après une maladie professionnelle ou non professionnelle pour soutenir le personnel ont été mises en œuvre.

Cette année, Ontario Northland a réalisé une évaluation de la culture de la sécurité ferroviaire. L'objectif du sondage était de recueillir des données sur la façon dont les employés perçoivent la sécurité. Les résultats de l'évaluation ont permis de relever trois thèmes clés : la communication, la sécurité en tant que priorité et la confiance. À la lumière des résultats de ce sondage, Ontario Northland a conçu un plan d'action fondé sur ces thèmes contenant des stratégies qui seront mises en œuvre au cours des prochaines années.

Ontario Northland a continué de renforcer ses compétences en matière de sécurité en embauchant des experts en méthodologie de contrôle des dangers pour aider et soutenir les dirigeants dans l'exercice de leurs responsabilités en matière de santé et de sécurité, comme les enquêtes sur les accidents, l'analyse de la sécurité au travail, les évaluations des dangers et des risques ainsi que le contrôle des dangers.

Une formation sur la reconnaissance de la traite de personnes et l'intervention en pareil cas a été offerte à 55 % des chauffeurs d'autocars d'Ontario Northland. Cette formation était axée sur la détection des indices attestant de la traite de personnes et sur le signalement des cas suspects à la Ligne d'urgence canadienne contre la traite des personnes.

La cible pour la fréquence des blessures avec arrêt de travail n'a pas été atteinte au cours de l'exercice. Une analyse des causes profondes des blessures a mis en évidence la nécessité d'accorder la priorité à la sécurité à tous les niveaux de l'entreprise. L'analyse a également révélé que bon nombre des blessures sont dues au fait que les employés ne prennent pas suffisamment leur temps, ceux-ci faisant passer l'efficacité avant la sécurité. Des travaux de planification et de préparation ont été entamés au quatrième trimestre en vue du déploiement d'une campagne de sécurité interne, d'une formation améliorée et d'un programme de reconnaissance pour corriger le tir au cours du prochain exercice.

Conséquences de la COVID-19 et réponse

Ontario Northland a continué à surmonter de façon efficace et responsable les défis posés par la pandémie. Guidée par la lettre de mandat, l'organisation a continué d'accorder la priorité à la sécurité et à la santé des passagers, des employés et des collectivités desservies, et a adapté

ses activités et ses services en fonction des pratiques exemplaires et des conseils des autorités de la Santé publique. Le personnel a fait preuve de résilience, d'optimisme et d'un véritable esprit de collaboration pour que l'organisme puisse répondre en toute sécurité aux besoins essentiels en matière de transport des Ontariennes et des Ontariens.

À l'instar de nombreuses organisations dans le monde, les Services des technologies de l'information d'Ontario Northland ont continué à recevoir un nombre de demandes supérieur à la normale pour soutenir le travail à distance.

L'industrie manufacturière canadienne a été touchée par le ralentissement de la chaîne d'approvisionnement mondiale, ce qui a fait en sorte qu'il est devenu plus complexe et plus coûteux de se procurer des pièces et des matériaux. Cette situation a eu des répercussions sur tous les secteurs opérationnels de l'entreprise.

Le comité de réponse à la pandémie de COVID-19 d'Ontario Northland, en collaboration avec différents groupes d'employés, a continué à faire évoluer les processus et procédures de l'organisation afin de les adapter aux recommandations formulées par le gouvernement et les autorités de la Santé publique. À titre d'exemple, citons la mise en œuvre d'une politique de vaccination obligatoire pour les employés et les entrepreneurs, les exigences en matière de dépistage du virus, un cadre pour soutenir le travail à distance et la publication ainsi que la révision de 28 procédures opérationnelles normalisées. En partenariat avec les bureaux de santé publique locaux, des cliniques de vaccination en milieu de travail ont été organisées à North Bay, Englehart et Cochrane.

Dans le but de sensibiliser les employés, les intervenants et les partenaires et d'apporter des précisions, Ontario Northland a diffusé fréquemment à l'interne des communications sur la COVID-19 et ses conséquences au moyen de plusieurs plateformes. Tous les employés ont suivi le module d'apprentissage en ligne sur la prévention et la gestion de la COVID-19, ils ont ainsi pu apprendre comment se protéger et protéger les autres contre la propagation du virus.

Comme l'indique le plan d'activités, Ontario Northland a continué d'améliorer les protocoles de santé et de sécurité pour faire face aux risques liés à la COVID-19. La promotion des protocoles de sécurité auprès des passagers a été un point central avec le port obligatoire de masques dans les transports pendant une grande partie de l'exercice et la réduction du nombre de places assises dans tous les services de transport de passagers. Pour renforcer la sécurité à bord, des appareils de purification de l'air ont été installés dans tous les autocars et toutes les voitures du Polar Bear Express afin d'améliorer la qualité de l'air et de réduire le risque de transmission du virus.

Le comité de réponse à la pandémie de COVID-19 et la politique de lutte contre la pandémie sont demeurés en place pendant tout l'exercice et le demeureront jusqu'à ce que le risque et les effets associés à la COVID-19 soient réduits.

Personnel et culture

La concurrence sur le marché du travail du Nord de l'Ontario et du Canada s'est intensifiée au cours de cet exercice. Par rapport aux années précédentes, il s'est avéré plus difficile d'attirer et de retenir des gens de métier qualifiés, des professionnels du monde des affaires et des travailleurs du secteur ferroviaire. Cette situation est attribuable à des départs à la retraite

anticipés, à la pandémie, à une faible immigration dans le Nord de l'Ontario et à une pénurie de main-d'œuvre dans les métiers spécialisés. La campagne publicitaire « L'entreprise avec qui on s'engage à long terme » a été lancée au cours du dernier trimestre afin de soutenir les efforts de recrutement de l'organisation. Cette campagne ciblée se poursuivra au cours du prochain exercice et vise à faire connaître les postes disponibles et les avantages associés au fait de travailler à Ontario Northland.

Une formation de sensibilisation à la culture autochtone a été dispensée à l'équipe de direction et a été bien accueillie.

Les Services des technologies de l'information ont poursuivi l'introduction progressive de Microsoft 365 au sein de l'organisation, et ce, dans le but d'améliorer la productivité et de faciliter la collaboration en ligne. Au cours de l'exercice, l'équipe a terminé le déploiement de la mise à niveau dans tous les lieux de travail, a dispensé une formation aux employés et a procédé à une refonte de l'intranet de l'entreprise afin de le rendre plus convivial et plus accessible pour les personnes qui ne travaillent pas dans les bureaux.

Des webinaires sur le respect en milieu de travail, la santé mentale, la gestion des actifs et la formation aux outils logiciels ont été organisés. Ces webinaires ont été enregistrés tout au long de l'exercice et ont été compilés dans une bibliothèque de vidéos de formation qui, aujourd'hui encore, demeure utile pour les nouveaux employés.

Au cours du dernier exercice, l'organisme a mis l'accent sur l'amélioration des communications internes afin de favoriser la mobilisation, de soutenir le changement organisationnel et d'améliorer l'efficacité globale. Il était prioritaire d'atteindre les employés qui ne travaillent pas au bureau, car 65 % d'entre eux ont une capacité opérationnelle et un accès limité à la technologie sur leur lieu de travail. Voici les faits saillants de la communication interne au cours de l'exercice :

- lancement d'une application de communication interne appelée « Dispatch ». Cette application envoie des notifications importantes aux employés, fournit une plateforme centralisée pour les liens et les fichiers importants et contribue à renforcer le sentiment de cohésion grâce à un outil centralisé de partage de photos;
- production de « ON News », le bulletin trimestriel de l'entreprise destiné à ses employés actuels et retraités;
- réalisation d'un sondage sur la mobilisation des employés afin de recueillir des données pour la planification stratégique et de mesurer comment ceux-ci perçoivent la culture de leur milieu de travail. Le sondage a permis de recueillir un large éventail de commentaires alors que 73 % des employés y ont répondu.

Communications et relations externes

Ontario Northland a continué à améliorer son image de marque et sa réputation en investissant dans des stratégies de gestion des enjeux, dans la planification, dans les relations avec les intervenants et les partenaires ainsi que dans les communications stratégiques.

Les efforts de marketing ont soutenu la reprise de l'achalandage grâce à l'utilisation de publicités efficaces fondées sur des données.

Les comptes de médias sociaux de l'organisme ont connu une croissance de 13 % et ont été utilisés pour communiquer avec tact des renseignements essentiels aux intervenants et partenaires externes. Ces renseignements comprenaient les changements de service et les protocoles liés à la COVID-19, ainsi que des promotions marketing, des offres d'emploi et les actualités de l'entreprise.

L'organisme a continué à favoriser des relations externes positives par l'intermédiaire d'activités de mobilisation communautaire et en soutenant des programmes de sensibilisation aux personnes de la communauté 2ELGBTQIA+, aux groupes de jeunes autochtones et bien plus encore.

Le score moyen de la perception des médias pour cet exercice était positif ou neutre pour 87 % d'entre eux et, au cours de l'année, l'entreprise a touché des groupes démographiques de toute la province en étant mentionnée directement dans près de 2 000 articles de presse. Les médias ont surtout parlé du train d'essai reliant North Bay à Toronto dans le cadre de la mise à jour de l'analyse de rentabilisation initiale concernant le transport ferroviaire de passagers dans le Nord-Est et l'expansion des services dans le Nord-Ouest.

Ontario Northland a continué à mobiliser les collectivités et les partenaires du Nord et autochtones afin d'obtenir des résultats à long terme et durables. Les activités de mobilisation externes les plus notables sont les suivantes :

- mobilisation virtuelle de dirigeants communautaires choisis et de représentants des Premières Nations et des organisations territoriales politiques situées dans le Nord-Est de l'Ontario afin de mieux comprendre les besoins des collectivités et des partenaires autochtones, et d'inclure leurs commentaires dans la mise à jour de l'analyse de rentabilisation initiale concernant le transport ferroviaire de passagers dans le Nord-Est;
- la présidente-directrice générale a dirigé deux réunions semestrielles avec les maires de la zone desservie par Ontario Northland, ces réunions ont été l'occasion de communiquer les dernières nouvelles sur le service, de coordonner la planification du transport et de recueillir des commentaires;
- des appels mensuels pour discuter de l'exploitation des trains de voyageurs, des risques et des protocoles relatifs à la COVID-19 ont été organisés avec les chefs des Premières Nations du territoire de Mushkegowuk, des représentants de la ville de Moosonee, des responsables de la santé publique et d'autres dirigeants communautaires.

Expérience et orientation de la clientèle

Ontario Northland continue d'explorer de nouvelles stratégies pour offrir une valeur ajoutée à ses clients.

Un Comité consultatif de l'accessibilité a été formé au cours du présent exercice au sein de la division des Services voyageurs. Ce comité est composé de passagers ayant des capacités et des expériences diverses et vise à rendre plus accessibles les services d'Ontario Northland. Jusqu'à présent, le Comité a effectué certains travaux de gouvernance et de base et il se réjouit de pouvoir contribuer davantage à l'organisation au cours de la prochaine année.

La création et la mise en œuvre d'une Charte de services ont été achevées cette année. La Charte décrit la philosophie et l'engagement des Services voyageurs à l'égard des voyageurs. Elle

souligne que les services d'Ontario Northland reposent sur la véritable hospitalité du Nord et garantit que les clients sont entendus lorsqu'ils s'adressent à Ontario Northland et qu'ils se sentiront les bienvenus lorsqu'ils voyageront ou utiliseront les services de l'organisme. La Charte comprend quatre engagements visant à créer le meilleur service et la meilleure expérience possible. Ces engagements sont les suivants :

- faire tout en son pouvoir pour que les passagers voyagent sans retard;
- fournir un service d'expert;
- veiller à ce que l'expérience des passagers soit sécuritaire et confortable;
- réagir rapidement lorsque les passagers et les clients ont besoin d'aide.

Les engagements sont contrôlés par des mesures de rendement trimestrielles et sont affichés sur le site Web d'Ontario Northland pour une transparence et une responsabilisation totales.

Comme indiqué dans la lettre de mandat, l'exploration et la mise en œuvre de stratégies de numérisation ou de modernisation numérique pour la prestation de services en ligne tout en maintenant et en dépassant les normes de service à la clientèle pendant la transition étaient une priorité. L'organisation a rempli cette mission, entre autres, en ajoutant une fonction de clavardage en direct sur son site Web. Cette fonction permet aux passagers d'entrer en contact avec un représentant du service à la clientèle et s'est avérée être un outil efficace pendant les périodes de pointe. Cet outil a amélioré la communication et continue de rehausser l'expérience des clients lorsqu'ils communiquent avec Ontario Northland.

Pour répondre à l'objectif du plan d'activités consistant à poursuivre l'optimisation des services d'autocar, il était prioritaire de créer de nouvelles liaisons et de nouveaux arrêts afin d'accroître l'accès au service d'autocar dans toute la zone desservie par Ontario Northland. Les nouvelles liaisons et les nouveaux arrêts comprennent :

- un service de liaison avec l'aéroport, lancé en partenariat avec Metrolinx pour offrir aux voyageurs une meilleure option de transport par autocar continu pour se rendre à l'aéroport international Pearson;
- un nouvel arrêt d'autocar desservant le canton de Manitouwadge, situé dans le Nord-Ouest de l'Ontario, près de l'autoroute 17. L'arrêt est situé dans une aire de repos du ministère des Transports, ce qui améliore la sécurité et la commodité pour les voyageurs et les conducteurs;
- après de nombreuses démarches auprès de la collectivité, un emplacement a été trouvé à Kenora, le long de l'autoroute 17 Est. Le nouvel emplacement de l'organisation est central et offre un espace d'attente idéal pour les passagers, ainsi que pour les clients qui expédient et reçoivent des colis;
- un partenariat avec un transporteur de marchandises privé pour fournir des services de messagerie par autocar à destination et en provenance des collectivités de Chapleau et de Foley;
- un nouvel arrêt a été ajouté à Barrie, à la gare GO d'Allandale Waterfront, pour relier Simcoe County LINX ou GO Transit à la gare Union;
- un nouvel accès au terminal d'autocars de la gare Union a été créé pour tous les déplacements à destination et en provenance du centre-ville de Toronto.

L'organisme continuera à optimiser les services d'autocar en évaluant l'achalandage et l'activité des parcelles afin de déterminer, au fur et à mesure de l'exploitation, s'il est nécessaire de prévoir un arrêt d'autocar, de prévoir un arrêt sur demande ou de ne pas prévoir d'arrêt.

Responsabilisation et gouvernance

Ontario Northland a poursuivi la modernisation de ses processus afin d'améliorer la responsabilisation et de veiller au respect des exigences légales. Voici quelques exemples récents qui renforcent la responsabilisation de l'organisme envers le ministère des Transports :

- soutien à la modernisation de la *Loi sur la Commission de transport Ontario Northland* grâce aux modifications législatives adoptées en 2020 et en 2021;
- initiative de gestion de l'information visant à moderniser la gestion des dossiers et des données, la protection des renseignements personnels et la sécurité de l'information d'Ontario Northland afin de se conformer aux directives applicables, conformément à la lettre de mandat;
- collaboration continue avec le ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs afin de mettre à jour les exigences d'évaluation d'Ontario Northland en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales* par l'élaboration de règlements actualisés;
- mise en place d'un processus permettant de fournir des commentaires aux municipalités de la zone desservie par Ontario Northland concernant les demandes d'aménagement ayant une incidence sur les propriétés d'Ontario Northland et, par l'entremise du ministère des Transports, sur les mises à jour des plans officiels des municipalités de la zone desservie par Ontario Northland;
- mise à jour du règlement administratif organisationnel de la Commission de transport Ontario Northland afin de tenir compte des modifications apportées à la *Loi sur la Commission de transport Ontario Northland* et des pratiques exemplaires en matière de gouvernance des sociétés d'État, sous réserve de l'approbation du ministre;
- création d'une politique de la Commission sur la diversité et l'inclusion;
- établissement d'un processus et d'une approche clairs et cohérents en matière de consultation des collectivités autochtones relativement aux projets d'immobilisations d'Ontario Northland;
- établissement d'un programme environnemental pour surveiller le respect des lois environnementales;
- mise sur pied d'un comité de durabilité pour soutenir les initiatives relatives à la lutte contre les changements climatiques, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et aux répercussions des activités sur l'environnement naturel.

Gestion, planification et remplacement des actifs

Depuis son introduction en 2021, la mise en œuvre du programme de gestion des actifs de l'entreprise, un résultat attendu détaillé dans le plan d'activités, a renforcé la capacité d'Ontario Northland à planifier le renouvellement en temps opportun de l'équipement et à planifier un inventaire approprié pour éviter les défaillances mécaniques et renforcer la culture de la sécurité. Comme indiqué dans la lettre de mandat, l'entreprise a accordé la priorité au renforcement des capacités opérationnelles afin d'adhérer aux principes de gestion des actifs et de soutenir l'organisation pour qu'elle parvienne à maturité dans ses pratiques de gestion des actifs d'entreprise, conformément aux normes de l'industrie. L'un des faits marquants de cet exercice a été le lancement de la première politique de gestion des actifs et des premières normes de données, une étape importante du projet de gestion des actifs de l'entreprise.

L'équipe de projet de gestion des actifs de l'entreprise a établi une base solide au cours de l'exercice, en relevant plus de 430 caractéristiques uniques dont le logiciel, le système et les processus de gestion des actifs de l'entreprise auront besoin pour gérer efficacement les 866 millions de dollars d'actifs d'Ontario Northland. Au cours des trois prochains exercices, la gestion des actifs de l'entreprise sera mise en œuvre et commencera par l'exploitation des autocars, suivie du transport ferroviaire des marchandises et de l'infrastructure.

La planification stratégique a également été au centre des préoccupations, avec le début des travaux sur une vision et des valeurs renouvelées pour l'organisation.

L'équipe de gestion de projet de l'entreprise a achevé huit projets au cours de l'exercice, notamment un programme de conformité pour le programme des chauffeurs de véhicules commerciaux pour les Services d'autocar et le déploiement de Microsoft 365.

De grands progrès ont été réalisés, en partenariat avec Metrolinx, sur la mise à jour de l'analyse de rentabilisation initiale concernant le transport ferroviaire de passagers dans le Nord-Est. Les horaires d'exploitation, l'état des infrastructures et les commentaires de la collectivité ont été recueillis. À la fin de l'exercice, une ébauche a été préparée en vue de sa publication, celle-ci a ensuite été rendue publique le 10 avril 2022.

Faits saillants financiers et rendement

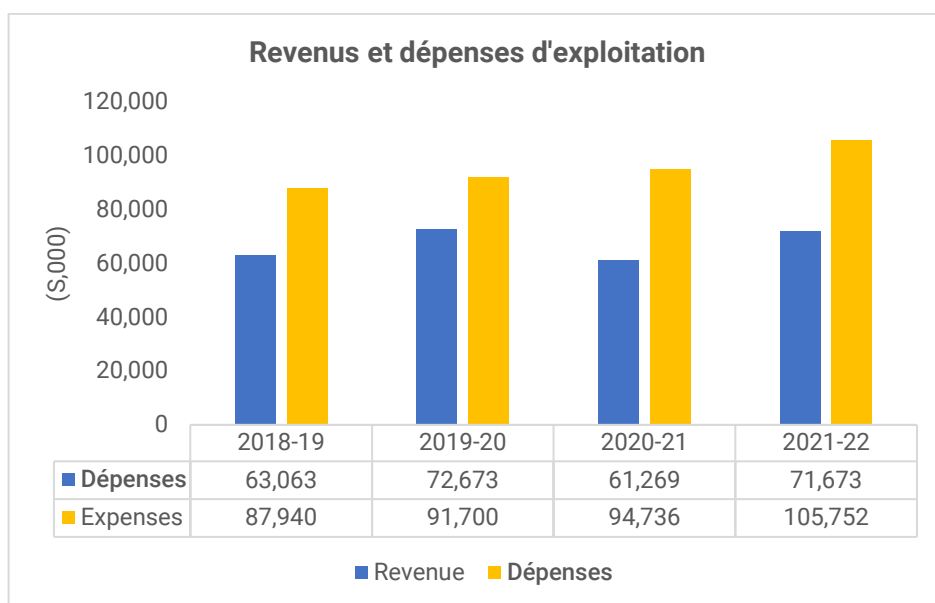
Au cours de l'année, Ontario Northland s'est acquittée de façon responsable de son mandat, qui consiste à fournir des services de transport régionaux essentiels, tout en gérant ses fonds d'exploitation. Dans l'ensemble, la COVID-19 a eu une incidence nette de 10,3 millions de dollars, soit une perte de revenus de 9 millions de dollars et des dépenses supplémentaires de 1,3 million de dollars pour la mise en œuvre de mesures de sécurité. L'organisme a continué à fournir des services stables aux clients du transport ferroviaire de marchandises et aux passagers qui doivent voyager pour des raisons essentielles.

Ontario Northland tire ses revenus des services de transport ferroviaire de marchandises et de passagers, des services d'autocars ainsi que des services de remise à neuf et de réparation.

Les explications et l'analyse suivantes de la situation et des résultats financiers doivent être lues conjointement avec les états financiers vérifiés et les notes connexes.

Ontario Northland a constaté une amélioration dans tous ses services en ce qui concerne la génération de revenus. Les plus grandes améliorations en pourcentage ont été observées dans les Services d'autocar ([voir l'achalandage](#)), avec une augmentation de 64 %, étant donné que les voyageurs ont augmenté leur nombre de déplacements en raison de la levée des restrictions relatives à la pandémie, et dans les Services de remise à neuf et de réparation, avec une augmentation de 60 %, à partir de l'exercice 2020-2021, car les travaux d'un important contrat de remise à neuf s'accéléraient. Les revenus des Services ferroviaires ont légèrement augmenté par rapport à l'année précédente (3 %), ce qui est cohérent avec l'augmentation du nombre de wagons pris en charge; toutefois, les revenus demeurent inférieurs de 6 % aux niveaux antérieurs à la pandémie, car les industries minière et forestière continuent de subir les effets de la COVID-19.

Les [dépenses](#) d'exploitation d'Ontario Northland ont augmenté de 11 millions de dollars, la plus forte hausse ayant été enregistrée au niveau des matériaux et des pièces ainsi que des services, en raison de l'inflation et de l'augmentation des prix du carburant.



La perte nette représente l'excédent de dépenses, y compris l'amortissement et les avantages sociaux futurs des employés, sur les revenus gagnés au cours de l'exercice. Ontario Northland a terminé l'année avec une perte nette totale de 11,3 millions de dollars.

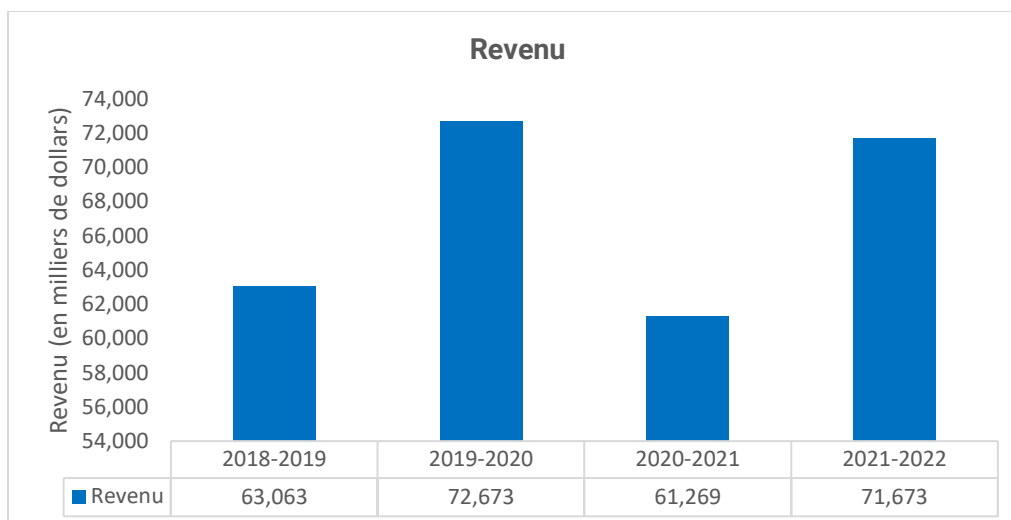
Les dépenses en immobilisations pour l'année se sont élevées à 62,3 millions de dollars, soit 1,2 million de dollars (2 %) de moins que le budget annuel de 63,5 millions de dollars, et ce, malgré les problèmes liés à la COVID-19 des fournisseurs et des entrepreneurs.

Revenus

Les revenus totaux d'Ontario Northland pour l'exercice 2021-2022 se sont élevées à 71,7 millions de dollars, soit environ 1,4 million de dollars (2 %) de plus que prévu en raison de revenus ferroviaires plus élevés que prévu et 10,4 millions de dollars (17 %) de plus que l'année précédente en raison d'une augmentation des niveaux d'achalandage et de l'accélération du déroulement d'un important contrat de remise à neuf. La plupart des revenus ont été générés par les Services ferroviaires, pour un total de 44,5 millions de dollars. Les Services de remise à neuf et de réparation ont généré 11,7 millions de dollars de revenus, tandis que, quant à eux, les Services d'autocars ont généré 9,4 millions de dollars. Les services du Polar Bear Express, qui comprennent l'hôtel Cochrane Station Inn, les services de messagerie et les services de transport d'automobiles, ont généré 5,9 millions de dollars. Les autres revenus comprennent des revenus tels que les revenus de location et s'élèvent à 0,2 million de dollars.

Les revenus par année (de 2018-2019 à 2021-2022) sont présentés ci-dessous.

Rapport financier	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2021-22	2021-22	2021-22	2021-22	2021-22
(en milliers de dollars)	Réel	Réel	Réel	Réel	Budget	Écart en dollars par rapport au budget	Écart en pourcentage par rapport au budget	Écart en dollars par rapport à l'exercice précédent	Écart en pourcentage par rapport à l'exercice précédent
Revenus du transport en autocar	12 896	13 316	5 738	9 427	9 656	(229)	-2 %	3 689	64 %
Revenus du Polar Bear Express	6 609	7 469	4 661	5 867	5 202	665	13 %	1 206	26 %
Revenus des services ferroviaires	39 223	47 005	43 398	44 502	40 819	3 683	9 %	1 104	3 %
Revenus des Services de remise à neuf et de réparation	4 174	4 704	7 304	11 698	14 584	(2 886)	-20 %	4 394	60 %
Autres revenus	161	179	168	179	50	129	258 %	11	7 %
Total des revenus	63 063	72 673	61 269	71 673	70 311	1 362	2 %	10 404	17 %



Les Services ferroviaires continuent d'être la principale activité génératrice de revenus d'Ontario Northland, avec des revenus de 44,5 millions de dollars. La majorité des revenus ferroviaires proviennent de quatre clients majeurs des secteurs des mines et du bois d'œuvre. En 2021-2022, les revenus ferroviaires ont enregistré une baisse de 1,8 million de dollars en raison d'une diminution des revenus liés au papier journal attribuable à la COVID-19. Cette baisse a été compensée par une augmentation des autres revenus ferroviaires, comme les activités de manœuvre, de remorquage et d'entreposage, ce qui a permis d'augmenter les recettes de 1,1 million de dollars (3 %) par rapport à l'année précédente et de 3,7 millions de dollars (9 %) par rapport aux prévisions budgétaires.

Les services réguliers et nolisés de transport en autocar ont contribué à hauteur de 9,4 millions de dollars aux revenus, ce qui représente une augmentation de 3,7 millions de dollars (64 %) par rapport à l'exercice précédent et une baisse de 0,2 million de dollars (2 %) par rapport aux prévisions budgétaires. Au cours de la dernière année, l'achalandage s'est rétabli à un niveau inférieur à celui prévu dans le budget 2021-2022, car la province a connu plusieurs vagues de COVID-19. Plus précisément, Ontario Northland a subi une perte de revenus de 5,6 millions de dollars dans les services d'autocar en 2021-2022 en raison de la pandémie, attribuée à une réduction des itinéraires prévus au cours de l'année et à une diminution des niveaux d'achalandage par rapport aux niveaux prévus.

Les services du train de passagers Polar Bear Express ont rapporté 5,9 millions de dollars de revenus à l'organisation, ce qui représente une augmentation de 1,2 million de dollars (26 %) par rapport à l'année précédente et un dépassement des prévisions budgétaires de 0,7 million de dollars (13 %). La COVID-19 a eu un impact sur les revenus avec une perte de revenus de 1,6 million de dollars en 2021-2022, car les niveaux d'achalandage n'étaient toujours pas revenus aux niveaux pré-pandémiques, bien que l'achalandage ait augmenté de 96 % par rapport à l'année précédente. Les revenus du train Polar Bear Express comprennent 1,1 million de dollars de revenus provenant du transport de marchandises, 0,6 million de dollars de revenus provenant du transport d'automobiles et 0,4 million de dollars de revenus provenant de l'hôtel Cochrane Station Inn.

Les Services de remise à neuf et de réparation ont rempli leur mandat en effectuant des travaux pour des clients externes à recouvrement intégral des coûts. Ils ont généré des revenus de 11,7 millions de dollars, soit une augmentation de 4,4 millions de dollars (60 %) par rapport à l'année précédente, en raison des travaux externes de réparation de wagons de marchandises, de wagons de passagers et de locomotives. L'objectif était fixé à 14,6 millions de dollars, mais les revenus ont été inférieurs de 2,9 millions de dollars (20 %) à l'objectif, en raison de changements dans la portée et le calendrier des projets, ainsi que de contraintes liées à la chaîne d'approvisionnement. Comme indiqué dans le plan d'activités, les Services de remise à neuf et de réparation ont pu mener à bien des projets externes et réduire la subvention de fonctionnement globale de l'organisme.

Dépenses

Les coûts d'exploitation (avant les autres postes, tels que l'amortissement, les radiations d'inventaire, les avantages sociaux futurs) pour l'année étaient de 105,8 millions de dollars, soit 14,1 millions de dollars (12 %) de moins que ce qui était prévu au budget et 11 millions de dollars (12 %) de plus que l'année précédente.

Les dépenses de fonctionnement par année sont indiquées ci-dessous.

Rapport financier	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2021-22	2021-22	2021-22	2021-22	2021-22
(en milliers de dollars)	Réel	Réel	Réel	Réel	Budget	Écart en dollars par rapport au budget	Écart en pourcentage par rapport au budget	Écart en pourcentage par rapport au budget	Écart en pourcentage par rapport à l'exercice précédent
Effectif et avantages sociaux	49 900	51 099	53 069	58 409	72 001	(13 592)	-19 %	5 340	10 %
Matériaux et pièces	16 824	17 770	16 902	22 146	21 893	253	1 %	5 244	31 %
Services	7 323	7 196	8 292	10 520	8 583	1 937	23 %	2 228	27 %
Fournitures et équipement	4 144	4 264	5 232	5 202	5 414	(212)	-4 %	(30)	-1 %
Autre	9 749	11 371	11 241	9 475	12 014	(2 539)	-21 %	(1 766)	-16 %
Total des dépenses	87 940	91 700	94 736	105 752	119 905	(14 153)	-12 %	11 016	12 %
Perte nette (avant autres postes)	(24 877)	(19 027)	(33 467)	(34 079)	(49 194)	15 115	-31 %	(612)	-2 %

Les écarts importants en matière de dépenses peuvent s'expliquer comme suit :

Le poste Effectif et avantages sociaux, qui constitue la plus grande dépense de l'organisme et représente 55 % de toutes ses dépenses, a augmenté de 5,3 millions de dollars (10 %) pour atteindre 58,4 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent, en raison de l'ajustement annuel du coût de la vie, de l'ajout d'équivalents temps plein (ETP) pour la mise en œuvre des protocoles liés à la COVID-19, des coûts annuels de l'expansion des services d'autocar inclus dans le budget 2021-2022, ainsi que de l'ajout d'ETP pour soutenir un important projet de remise à neuf et des initiatives de l'organisme, comme le programme de gestion des actifs de l'entreprise. Toutefois, les dépenses liées à l'effectif et aux avantages sociaux ont été inférieures

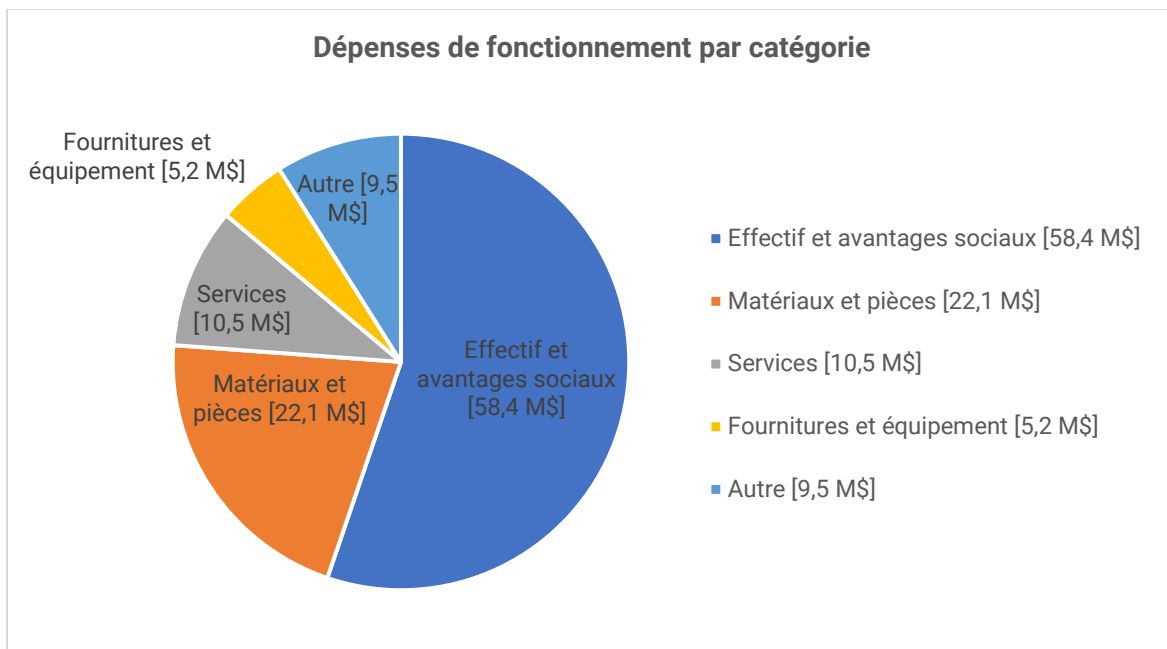
de 13,6 millions de dollars (19 %) aux prévisions budgétaires, en partie à cause des difficultés à dénicher des ressources dans certains secteurs de l'organisation, comme des employés spécialisés, des ingénieurs et des chefs de train pour les Services ferroviaires et des professionnels pour les Services généraux, et de la réaffectation des avantages sociaux futurs des employés.

Les dépenses associées au poste Matériaux et pièces ont augmenté de 5,2 millions de dollars (31 %) pour s'établir à 22,1 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent et ont dépassé de 0,3 million de dollars (1 %) les prévisions budgétaires, principalement en raison de contrats externes du Centre de remise à neuf et de réparation, d'une augmentation de 45 % des prix du carburant par rapport à l'exercice précédent et de l'augmentation connexe des services tout au long de l'année par rapport à l'année précédente.

Les dépenses associées au poste Services ont augmenté de 2,2 millions de dollars (27 %) pour atteindre 10,5 millions de dollars par rapport à l'année précédente et de 1,9 million de dollars (23 %) par rapport aux prévisions budgétaires, en raison d'une augmentation des réparations nécessaires dans les installations de l'organisme, du recours à des services de consultation, ainsi que d'une année complète d'expansion des services d'autocar et d'une augmentation des protocoles de nettoyage associés à la poursuite de la pandémie.

Les dépenses associées au poste Fournitures et équipement ont diminué de 1 % par rapport à l'année précédente et de 0,2 million de dollars (4 %) par rapport aux prévisions budgétaires, en raison de petites économies sur les dépenses de services publics.

Les autres dépenses, qui comprennent des éléments tels que les assurances, les impôts fonciers, les frais de logiciels, la location de wagons de marchandises, les frais de déplacement et la formation, ont été inférieures de 1,8 million de dollars (16 %) à celles de l'année précédente et de 2,5 millions de dollars (21 %) à celles prévues au budget, en raison de la sous-utilisation des fonds dans de nombreux secteurs de l'organisme, notamment la diminution des déplacements en raison de la pandémie.



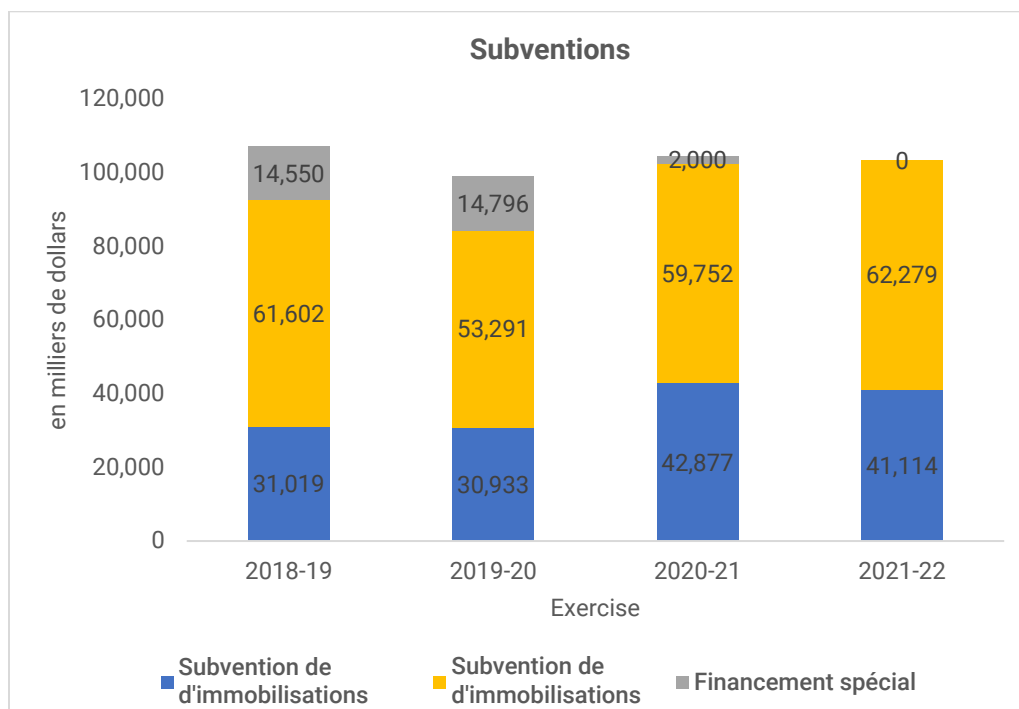
Les chiffres réels de fin d'exercice comprennent les économies réalisées grâce à la mise en œuvre de processus d'amélioration des activités afin de mieux optimiser les ressources, comme le précise la lettre de mandat. Ontario Northland s'engage à contribuer à la recherche de gains d'efficacité et à l'obtention de meilleurs résultats à moindre coût.

Subventions de fonctionnement

La province de l'Ontario verse à Ontario Northland une subvention de fonctionnement correspondant aux dépenses d'exploitation moins les revenus, les avantages sociaux futurs des employés, le produit de la vente d'actifs et les paiements du principal effectués sur un prêt afin de s'assurer qu'Ontario Northland dispose de fonds suffisants pour fonctionner et remplir son mandat. Ontario Northland a reçu environ 41,1 millions de dollars en subvention de fonctionnement de la part de la province de l'Ontario en 2021-2022, ce qui représente une diminution de 4 % par rapport à l'année précédente et une baisse de 4 % par rapport aux prévisions budgétaires de 43,1 millions de dollars. Cette amélioration a été réalisée malgré les fermetures et les restrictions provinciales et les multiples vagues de COVID-19 qui n'avaient pas été prévues ou planifiées au moment où Ontario Northland a établi son budget de l'exercice 2021-2022.

Dans l'ensemble, la COVID-19 a coûté 10,3 millions de dollars à Ontario Northland. Tout d'abord, Ontario Northland a perdu 9 millions de dollars en revenus, principalement en raison d'une diminution de l'achalandage, et a vu ses dépenses augmenter de 1,3 million de dollars pour permettre la mise en place de protocoles de sécurité supplémentaires et l'achat de matériel lié à la pandémie. Dans le tableau ci-dessous, vous verrez l'impact que la COVID-19 a eu sur les niveaux de subvention de fonctionnement d'Ontario Northland entre 2019-2020 et 2020-2021 et la poursuite des effets de la pandémie sur le niveau de subvention de fonctionnement pour 2021-2022.

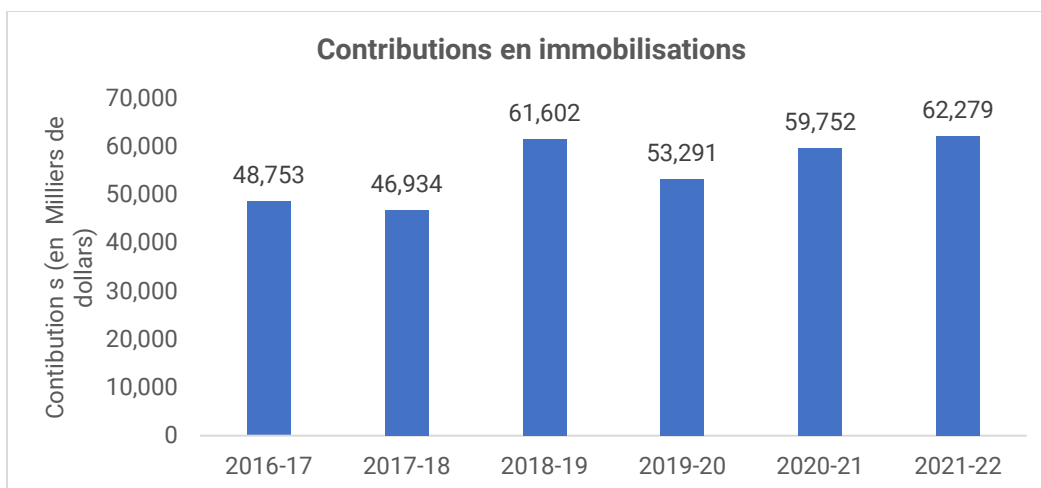
Les Services du Polar Bear Express, qui comprennent le train de passagers et le train de marchandises, correspondent à un financement de 18,3 millions de dollars pour assurer des liaisons essentielles entre les collectivités de Cochrane et de Moosonee. Il s'agit de la seule liaison terrestre toutes saisons vers Moosonee, elle constitue un lien vital pour la municipalité et les collectivités autochtones de la côte de la baie James.



Le financement spécial comprend les besoins de financement ponctuels, tels que le fonds d'autoassurance, les dépenses liées aux pensions et les déraillements.

Financement des immobilisations et investissements

Les contributions en immobilisations ont augmenté de 2,5 millions de dollars (4 %) pour atteindre 62,3 millions de dollars en 2021-2022, dont 61,9 millions de dollars ont été fournis par la province de l'Ontario et 0,4 million de dollars par l'Office national des transports du Canada. L'augmentation du financement est partiellement attribuable à l'augmentation des coûts liés à l'inflation pour maintenir le programme d'immobilisations ferroviaires ainsi qu'au financement reçu pour la mise en œuvre du programme de gestion des actifs de l'entreprise d'Ontario Northland. Les détails des investissements en immobilisations effectués au cours de l'année sont résumés ci-dessous.



Investissement en immobilisations

Les initiatives du plan de gestion des biens d'immobilisation prévues dans le plan d'activités pour l'exercice ont été réalisées avec succès à 92 % et ont atteint leur objectif à 98 %. Le tableau suivant présente une ventilation par division des investissements en immobilisations.

Au total, les dépenses en immobilisations des Services de transport ferroviaire se sont chiffrées à 58,7 millions de dollars. Ces fonds ont servi à maintenir le calendrier ambitieux d'entretien de l'infrastructure de la Commission. L'investissement total dans l'infrastructure ferroviaire a été de 40,6 millions de dollars, de plus, 18,1 millions de dollars ont été investis dans les bâtiments et l'équipement. Voici une liste de certains des travaux d'immobilisations réalisés :

- Des travaux de remise en état ont été effectués sur les immobilisations suivantes : 5 ponts; 43 ponceaux et 3 ponceaux profonds; 13 passages à niveau; 4 améliorations du système de signalisation des passages à niveau; 194,89 milles (313,64 km) de voies ont été nivelés et alignés; 90,71 milles (145,98 km) de voies ont été meulés; 58 591 traverses de voies ont été remplacées; 17,6 milles (28,32 km) de voies ferrées ont été améliorés.
- Plusieurs bâtiments ont été rénovés, notamment : l'atelier de diesel de North Bay, l'atelier de réparation des wagons de North Bay, l'atelier de roues de North Bay, le bureau de North Bay, le pavillon-dortoir Englehart et la boutique de Cochrane. Les travaux de rénovation comprenaient le remplacement de toits, le remplacement de fenêtres vétustes, la rénovation de cuisines, l'installation d'unités de chauffage ou de climatisation ainsi que l'amélioration de l'éclairage et du système électrique.
- Plusieurs améliorations ont été apportées à l'équipement, notamment : on a fait l'acquisition d'un chariot élévateur extérieur pour faciliter le déplacement des marchandises volumineuses à Cochrane, d'un ensemble de quatre vérins électriques portatifs de 50 tonnes, de 2 meuleuses de rail, d'une excavatrice sur roues, d'un chasse-neige, de 82 wagons-tombereaux d'occasion, de 5 wagons plats et de locomotives qui seront remises à neuf pour remplacer les unités en fin de vie.

- Plusieurs améliorations technologiques ont été apportées, notamment : on a installé un câble à fibre optique à 24 brins entre deux des couloirs du bâtiment principal, on a construit un centre de données dans le bâtiment principal des magasins, avec un serveur, une unité de climatisation et des fournitures, et on a fait l'acquisition de 190 tablettes, 70 moniteurs, 79 ordinateurs portables, 17 stations d'accueil, 165 téléphones réseau CISCO et 2 téléphones de conférence réseau CISCO.
- On a lancé le programme de gestion des actifs de l'entreprise et mis en place un bureau de gestion des actifs et un modèle de gouvernance. Cela comprenait l'élaboration de normes de données pour la gestion des actifs de l'entreprise, d'un processus d'examen et de gestion des risques, d'un modèle opérationnel cible de la gestion des actifs de l'entreprise, de processus opérationnels dans de nombreux domaines de travail, ainsi que de nombreuses autres pratiques exemplaires en matière de gestion des actifs de l'entreprise.

Les dépenses en immobilisations des Services d'autocars ont totalisé 3,6 millions de dollars. Voici une liste de certains des travaux d'immobilisations réalisés :

- Ajout de deux nouveaux autocars accessibles en fauteuil roulant pleine grandeur à la flotte et remplacement du groupe motopropulseur de sept autocars.
- Mise hors service d'un autocar, qui a atteint la fin de son cycle de vie.
- Achat d'un appareil de levage pour l'installation d'entretien des autocars à Thunder Bay.
- Début d'un projet de construction de deux ans d'une nouvelle aire de lavage pour l'installation d'entretien des autocars de North Bay. L'ajout a été conçu en 2018.

Gestion des risques d'entreprise

Ontario Northland continue de perfectionner et de mettre en œuvre un programme efficace de gestion des risques de l'entreprise afin d'appuyer la prise de décisions en fonction des risques, d'évaluer les possibilités et de s'assurer que l'organisme se conforme à l'exigence du gouvernement de l'Ontario selon laquelle tous les organismes provinciaux doivent utiliser une approche tenant compte des risques dans le cadre de la gestion de leurs activités, comme le précise la lettre de mandat. La détermination, l'évaluation, la gestion, la surveillance et le signalement des risques sont essentiels à la réalisation des objectifs stratégiques de l'organisme.

Le profil de risque pour l'année comprenait les éléments suivants :

Risque	Aperçu de haut niveau et stratégie d'atténuation
L'ampleur des répercussions de la COVID-19 sur la subvention de fonctionnement étant inconnue, il est difficile de prévoir avec exactitude dans le budget les sommes qui devront être consacrées à la reprise.	Ontario Northland continue de prendre en compte et de gérer les répercussions de la COVID-19. La priorité a été accordée au maintien des services de transport, à la santé des employés et des clients ainsi qu'à la communication avec les intervenants. Ontario Northland a collaboré avec le ministère des Transports de l'Ontario pour atténuer les conséquences financières de la COVID-19 et a reçu des fonds d'exploitation supplémentaires pour l'exercice 2021-2022. En raison de la COVID-19 et d'autres facteurs mondiaux, Ontario Northland a dû faire face à des pressions accrues sur sa chaîne d'approvisionnement et s'attend à ce que cette situation se poursuive au cours du prochain exercice. La complexité des approvisionnements spécialisés de matériaux et d'équipements de base pourrait entraîner une volatilité accrue des prix ou des pénuries importantes, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur les résultats d'exploitation et la situation financière de l'organisme. Les coûts de transport de l'industrie du camionnage ont augmenté considérablement en raison des prix du pétrole et des pénuries de chauffeurs, ce qui a entraîné de sérieux retards dans la chaîne d'approvisionnement.
Volatilité du prix du carburant	Les dépenses en carburant d'Ontario Northland représentent une part importante de ses coûts d'exploitation et ont augmenté de 45 % par rapport à l'exercice précédent. Les divisions de transport ferroviaire et de transport par autocar mènent des activités nécessitant beaucoup de carburant et dépendent de la disponibilité du carburant diesel. L'entreprise a été exposée à la volatilité émergente et croissante des prix du carburant, ainsi qu'à l'augmentation des coûts des émissions de carbone. Une pénurie importante d'approvisionnement en carburant en raison d'une augmentation de la demande, d'une perturbation des importations de pétrole ou d'autres facteurs aura un effet important qui se traduira par une augmentation des coûts directs liés aux achats de carburant et des dépenses indirectes liées aux biens et matériaux achetés pour fonctionner.

Risque de perte de revenus associés au transport ferroviaire de marchandises, car les revenus du transport ferroviaire dépendent de 4 grands clients – 76 % des revenus totaux du transport de marchandises.	Ontario Northland a noué et renforcé ses relations avec des entreprises du Nord-Est de l'Ontario qui expédient d'importants volumes de marchandises, et ce, dans le but d'accroître les revenus tirés du transport de marchandises provenant de l'agriculture et d'autres sources. Un plan pluriannuel de modernisation des chemins de fer a été lancé au cours du présent exercice dans le but d'améliorer le service de transport de marchandises, d'accroître les transbordements, d'améliorer le service à la clientèle et de renforcer la sécurité.
Risque associé au maintien d'une main-d'œuvre hautement qualifiée dans l'ensemble de l'organisation.	À l'instar de nombreux organismes de la province, Ontario Northland a besoin d'un grand nombre d'employés aux compétences uniques, allant des techniciens ferroviaires aux chauffeurs d'autobus, qui ne sont généralement pas facilement disponibles dans le Nord de l'Ontario. Si l'organisme n'est pas en mesure d'attirer des professionnels qualifiés, les services peuvent être réduits. Pour s'assurer que l'entreprise conserve une main-d'œuvre hautement qualifiée, Ontario Northland a maintenu les programmes d'apprentissage et a travaillé avec les collèges locaux pour poursuivre le programme de technicien de wagons. De nouvelles campagnes de marketing portant sur le recrutement ont été lancées.
Pressions inflationnistes	Ontario Northland continue de ressentir les effets des pressions inflationnistes dans de multiples facettes de ses activités. Ces pressions peuvent également avoir une incidence sur le coût et le calendrier des projets d'Ontario Northland, y compris le rétablissement des services du train de passagers dans la région du Nord-Est. Les services responsables de la fabrication de véhicules se sont tournés vers les véhicules à marge élevée plutôt que vers les véhicules de parc à faible profit en raison de retards de production et de l'augmentation des prix des pièces automobiles, ce qui a entraîné une hausse des coûts d'approvisionnement. Les matériaux pour les trains et les voies ferrées représentent une part importante du budget des immobilisations. Près de 50 % du coût du matériel de voies ferrées est associé au métal; les coûts de la fonte de fer ont presque triplé en 2021.

	Les projets d'infrastructure et de construction ont fait l'objet d'offres moins concurrentielles et d'une augmentation des coûts en 2021. Les prix des entrepreneurs ont augmenté en raison de leurs propres contingences concernant la pandémie de COVID-19, des prix du pétrole et du métal ainsi que de la pénurie d'employés.
--	---

Indicateurs de rendement clés

Ontario Northland a élaboré une série de mesures du rendement de l'organisme, ou indicateurs de rendement clés (IRC), et des mesures de type opérationnel au niveau des programmes. Les IRC sont une mesure du rendement, de l'efficacité et de la santé de l'organisme. Les IRC présentés ne sont que quelques-uns des indicateurs utilisés. Ils visent à transmettre des mesures clés et des objectifs et à démontrer au gouvernement et au public le rendement de l'organisme au fil du temps, particulièrement aux utilisateurs et aux clients des services d'Ontario Northland. Les IRC de l'entreprise ont des objectifs qui sont précisés dans le plan d'activités. Le rapport annuel vise à montrer le rendement d'Ontario Northland dans chacun des domaines clés, à cerner les lacunes et à tirer des leçons pour apporter des améliorations. Ontario Northland continue de perfectionner l'ensemble des mesures de rendement afin de respecter son mandat et les priorités clés du plan d'activités au fil du temps.

Indicateur de rendement clé	2021	2022	Rendement annuel
Ratio de recouvrement des coûts			
Ensemble de la CTON	65 %	68 %	Amélioration
Ontario Northland (sauf les Services du Polar Bear Express)	73 %	77 %	Amélioration
Clients externes – Remise à neuf	111 %	130 %	Amélioration
Disponibilité du parc d'autocars	79 %	91 %	Amélioration
Ponctualité			
Services du Polar Bear Express	94 %	93 %	Recul
Services d'autocar	89 %	81 %	Recul
Satisfaction de la clientèle			
Services d'autocar	92 %	86 %	Recul
Services du Polar Bear Express	84 %	88 %	Amélioration
Services généraux	88 %	88 %	Amélioration
Transport de marchandises			
Nombre total de colis transportés par autocar	35 279	38 060	Amélioration
Wagons pris en charge	39 292	40 085	Amélioration
	950	474	Amélioration
Transport ferroviaire – Tonnes-milles payantes (en milliers de dollars)	374 252	374 863	Amélioration

Durées d'immobilisation à North Bay (jours) – Services ferroviaires	0,35	0,31	Amélioration
Durées d'immobilisation à Cochrane (jours) – Services ferroviaires	2,06	1,81	Amélioration
Transport des voyageurs.			
Services du Polar Bear Express	13 450	26 299	Amélioration
Services d'autocar	106 067	167 676	Amélioration
Taux d'occupation de l'hôtel Cochrane Station Inn	26 %	37 %	Amélioration
Organisation			
Pourcentage du budget d'immobilisations dépensé	101 %	98 %	Amélioration
Taux de fréquence des pertes de temps	2,56	5,22	Recul

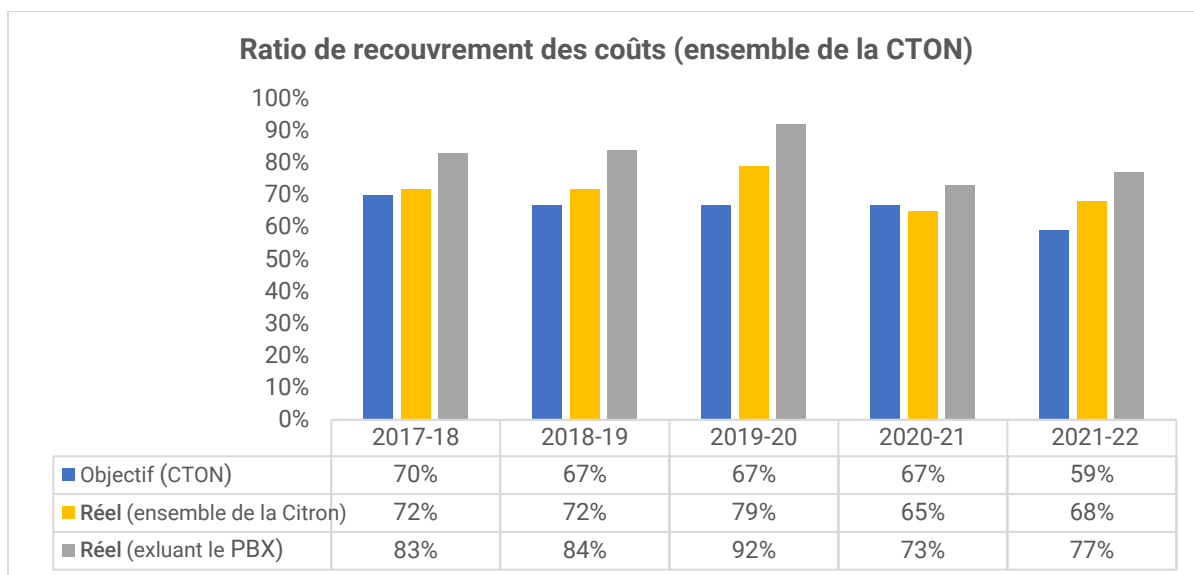
Ratio de recouvrement des coûts

Il s'agit du ratio entre les revenus totaux (excluant les subventions de fonctionnement, les subventions et la vente d'actifs) et les coûts d'exploitation totaux, y compris les affectations de l'organisation (sans tenir compte de l'amortissement, des avantages sociaux futurs des employés et des dépenses liées aux déraillements). Le ratio de recouvrement des coûts est un indicateur clé du rendement financier et est révélateur de l'efficacité et de l'efficacités avec lesquelles l'organisation mène ses activités. Ce ratio illustre également la mesure dans laquelle les activités de l'organisation se financent par elles-mêmes.

Ontario Northland a toujours eu l'un des meilleurs ratios de recouvrement des coûts parmi ses homologues nord-américains. Le ratio de recouvrement des coûts (en tenant compte du Polar Bear Express) en 2021-2022 était de 68 % pour tous les services offerts, ce qui représente une amélioration de 3 % par rapport à l'année dernière et une hausse de 9 % par rapport à l'objectif.

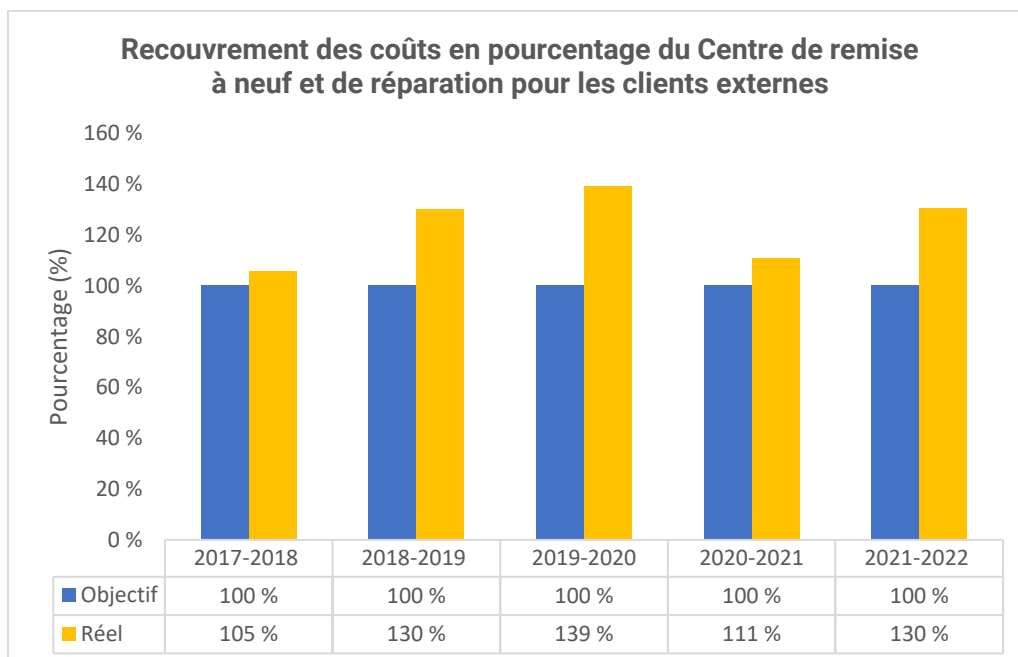
À titre de comparaison, le ratio de recouvrement des coûts est de 77 % si les Services du Polar Bear Express sont exclus. Les Services du Polar Bear Express sont fortement subventionnés afin d'offrir des liaisons essentielles entre les collectivités de Cochrane et de Moosonee, ce qui est essentiel, car il s'agit du seul lien terrestre provincial vers les collectivités côtières de la baie James. Ainsi, les ratios de recouvrement des coûts avec et sans les services Polar Bear Express sont analysés en parallèle.

L'organisme continue de travailler au cours de la phase de rétablissement à la suite de la pandémie, et le rendement d'une année à l'autre démontre que le rétablissement à la suite de la pandémie a commencé. Ontario Northland continuera à repérer et à saisir les occasions de générer des revenus tout en poursuivant son travail pendant la phase de rétablissement à la suite de la pandémie.



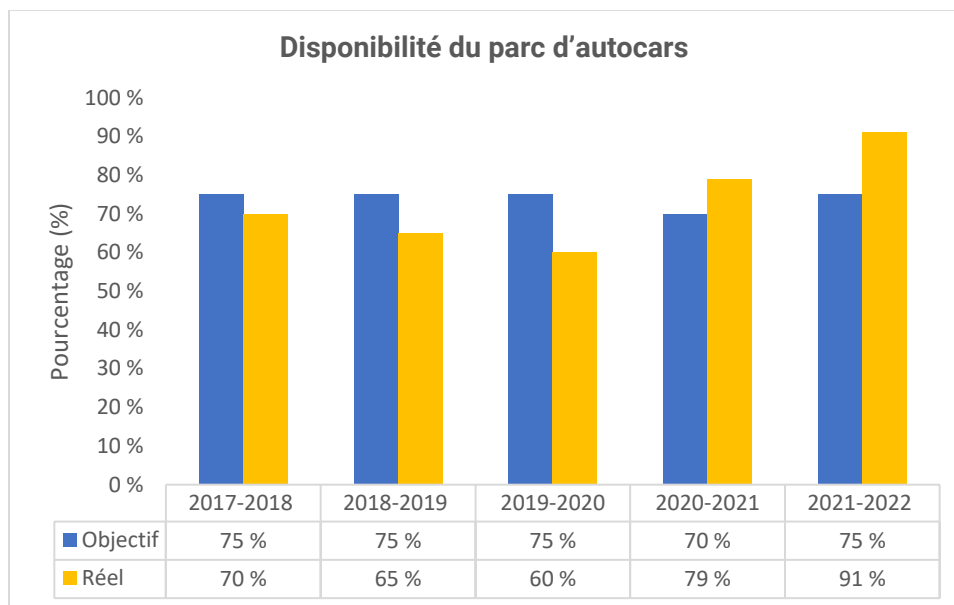
Pourcentage de recouvrement des coûts pour les clients externes au Centre de remise à neuf et de réparation

Le Centre de remise à neuf et de réparation a continué à générer des revenus supérieurs à ses coûts. Le ratio de recouvrement des coûts (revenus divisés par les dépenses de fonctionnement) s'élève à 130 %, soit 19 % de plus que l'exercice précédent et 30 % de plus que l'objectif fixé. L'augmentation en cours d'année des contrats de remise à neuf a apporté plus de bénéfices au secteur d'activité.



Disponibilité du parc d'autocars

Cet IRC représente le pourcentage d'autocars qui sont disponibles pour des trajets ou des nolisements. Cet indicateur fait état des autocars qui sont inutilisés et qui sont prêts pour un service actif. La disponibilité actuelle du parc est de 91 %, ce qui représente une augmentation de 12 % par rapport à l'année précédente et un résultat supérieur à l'objectif. Cet indicateur démontre une augmentation de la fiabilité du service d'Ontario Northland. Il s'agit également de la troisième année d'amélioration continue de l'état de préparation du parc.

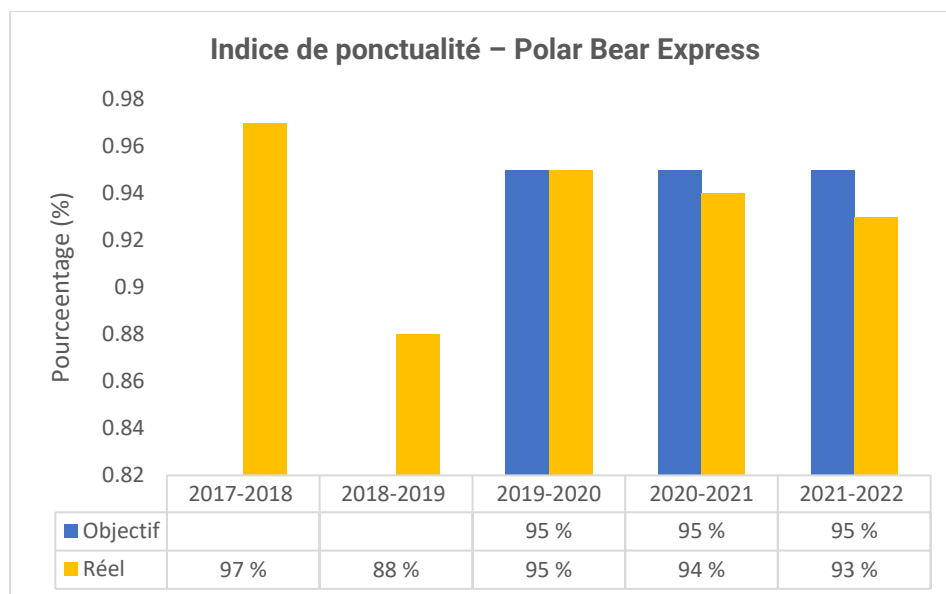


Indice de ponctualité

L'indice de ponctualité est une mesure de fiabilité du service qui rend compte de l'arrivée à l'heure des voyages prévus du train Polar Bear Express et des autocars. Un voyage est considéré comme ponctuel lorsqu'il arrive dans les 15 minutes suivant l'heure d'arrivée prévue pour les voyages du train Polar Bear Express et dans les 15 minutes précédant l'heure de départ pour les voyages en autocar, étant donné que l'heure de départ pour les voyageurs en autocar sur de longues distances est plus importante que l'heure d'arrivée.

Indice de ponctualité du train de passagers Polar Bear Express

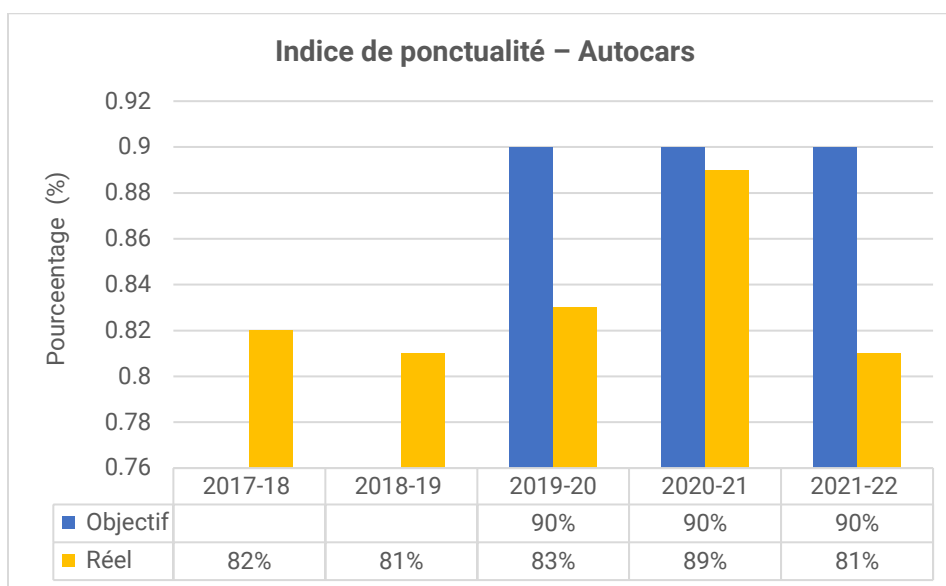
L'indice de ponctualité est de 93 %, ce qui représente une baisse de 1 % par rapport à l'année précédente et un retard de 2 % par rapport à l'objectif. Cette baisse est due aux problèmes de temps froid qui ont affecté les activités. La période du 11 au 20 janvier a été particulièrement difficile, et tous les départs prévus de Cochrane ont été retardés. L'indice de ponctualité moyen pour janvier était de 76 %. De plus, au cours des mois d'été, des limitations de vitesse étaient en vigueur en raison des travaux saisonniers effectués sur l'infrastructure des voies ferrées. Les effets combinés de ces activités ont réduit la moyenne annuelle de l'indice de ponctualité. Cependant, ces activités étaient nécessaires pour assurer la sécurité des clients et des employés.



Indice de ponctualité – Autocars

L'indice de ponctualité pour les autocars est calculé en fonction du départ de tous les arrêts de gare dans un délai de 15 minutes. L'indice de ponctualité pour les autocars est de 81 %, soit 8 % de moins que l'année précédente et 9 % de moins que l'objectif.

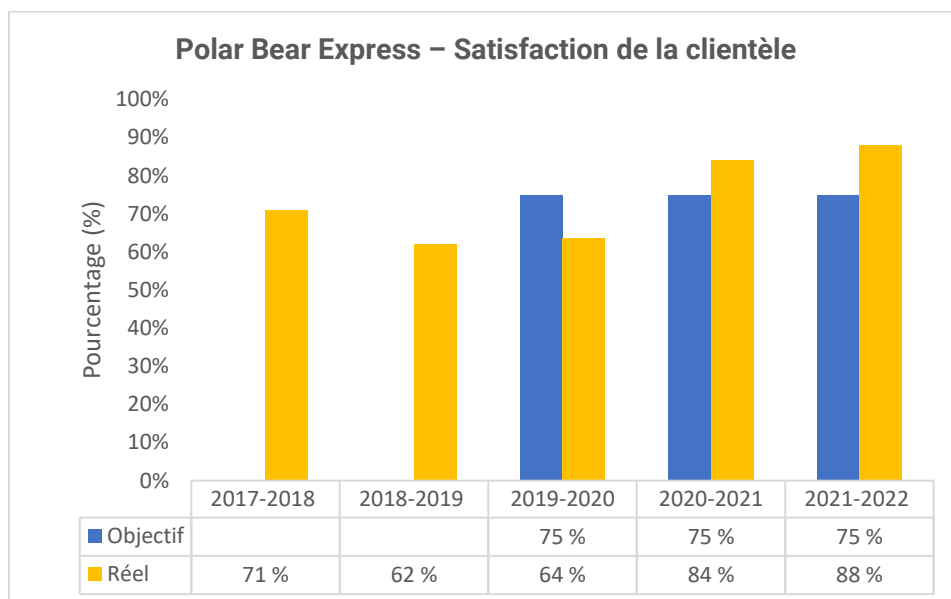
En 2020, au plus fort de la pandémie, les restrictions de santé publique ont imposé des limites de capacité aux autocars. La réduction du nombre de passagers a entraîné une réduction des temps d'embarquement et de chargement. Parallèlement, il y a eu une réduction importante du volume de la circulation automobile sur les routes et autoroutes. Ces facteurs ont influencé positivement l'indice de ponctualité des autocars en 2020-2021. Cependant, lorsque les conditions sont revenues aux niveaux prépandémiques, cela a fait en sorte que le rendement d'une année à l'autre a été perçu comme étant en baisse.



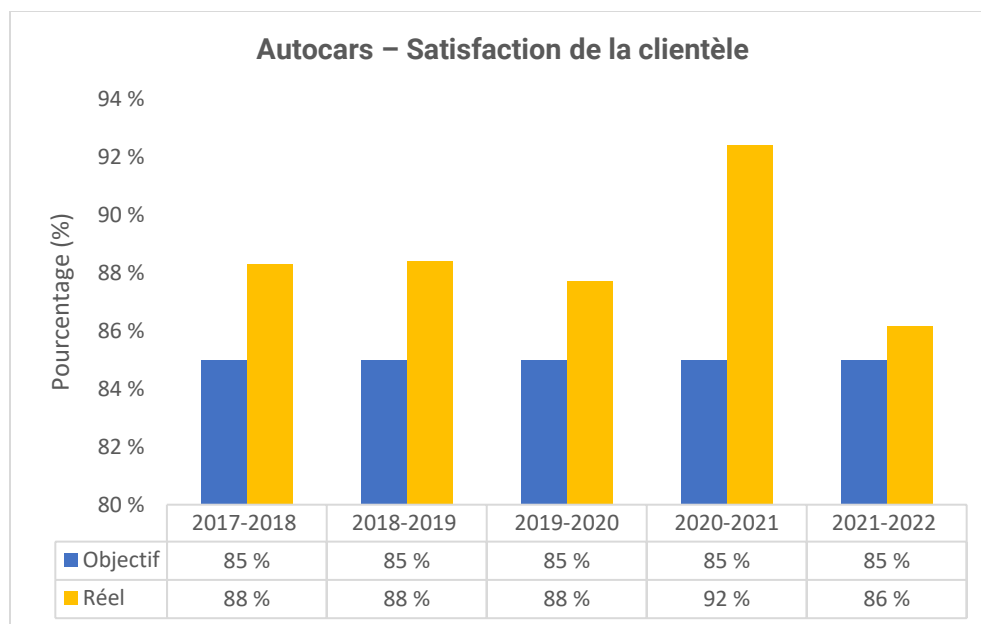
Satisfaction de la clientèle

Ontario Northland effectue chaque année des sondages sur la satisfaction de la clientèle. La satisfaction de la clientèle est mesurée pour le train de passagers Polar Bear Express, les Services d'autocars et les Services généraux. L'organisme a constamment dépassé ses objectifs en matière de satisfaction de la clientèle dans tous les secteurs.

Le taux de satisfaction de la clientèle à l'égard du train Polar Bear Express a atteint 88 %, soit 4 % de plus que l'année précédente et 13 % de plus que l'objectif fixé. Certains des facteurs contribuant à cette augmentation pourraient être le renforcement de la sécurité des services et l'ajout de mesures de sécurité et de nettoyage liés à la COVID-19 par l'entreprise pendant la pandémie.

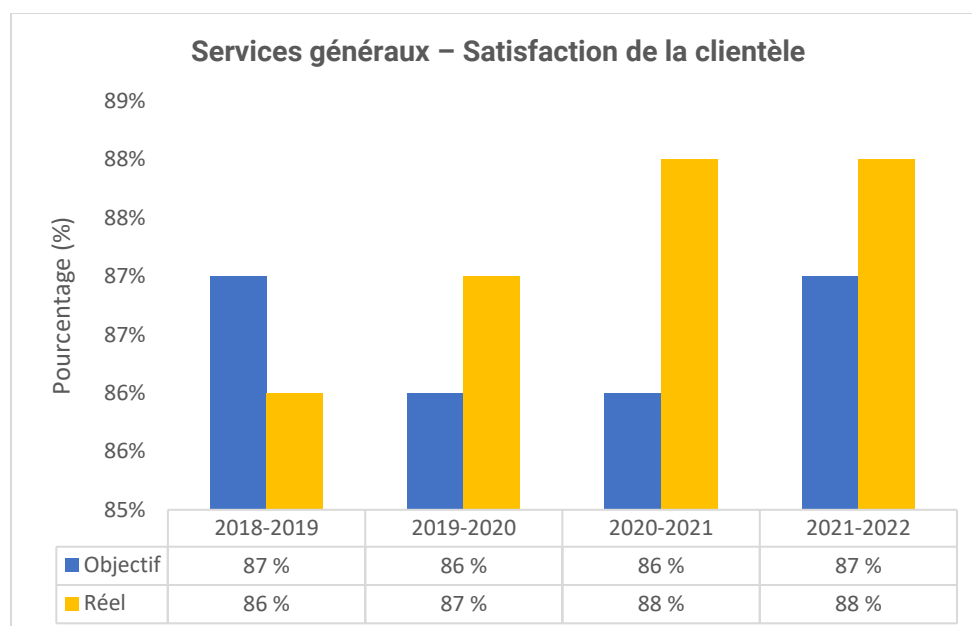


Le taux de satisfaction de la clientèle à l'égard des autocars a été de 86 %, soit 1 % de plus que l'objectif, mais 6 % de moins que pour 2020-2021, car les taux de satisfaction ont augmenté au plus fort de la pandémie, de nombreux passagers étant très satisfaits des précautions supplémentaires en matière de santé et de sécurité mises en place en raison de la pandémie.



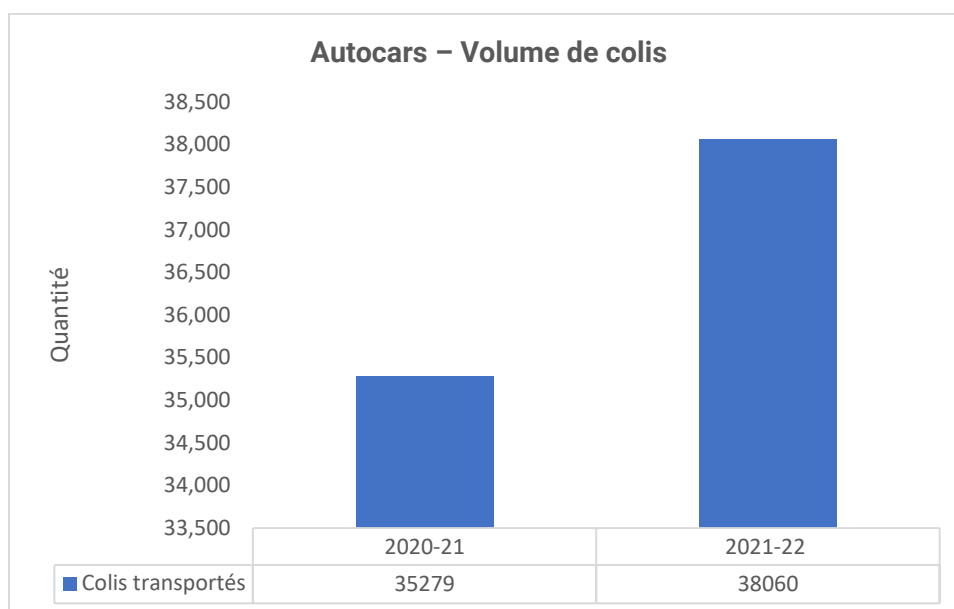
Satisfaction de la clientèle – Services généraux

Les Services généraux fournissent un soutien administratif à l'organisation, notamment des services de soutien pour les installations, les ressources humaines, les communications, les achats, la gestion de projet, la technologie et bien plus encore. Chaque année, un sondage est distribué à tous les employés pour évaluer l'efficacité des services. Le taux de satisfaction de la clientèle s'est légèrement amélioré, passant de 87 % à 88 %.



Nombre de colis transportés

Comme indiqué dans le plan d'activités, cet indicateur a été révisé par rapport à l'année précédente. En effet, afin de rendre les données plus exactes et de mieux suivre l'activité des colis, le nombre de colis transportés sera dorénavant rapporté comme un seul voyage dans le système d'autocar, c'est-à-dire qu'au lieu de compter les colis à chaque voyage, puisque les colis peuvent être transportés sur plusieurs voyages dans le système d'autocar pour arriver à leur destination finale (un même colis pourrait être compté plus d'une fois selon son origine et sa destination). Le nombre de colis transportés a augmenté de 8 % par rapport à l'année précédente. Lorsque les premiers décrets demandant à la population de rester à la maison pour combattre la COVID-19 ont été passés au cours de l'exercice 2020-2021, le volume de colis a diminué, mais il a commencé à se redresser au cours de l'exercice 2021-2022, lorsque les clients ont commencé à reprendre leurs habitudes d'expédition et de réception de marchandises. Le volume de colis a également augmenté en 2021-2022, car de nouveaux organismes ont été ajoutés dans le Nord-Ouest de l'Ontario (ajout de lieux d'expédition de colis).

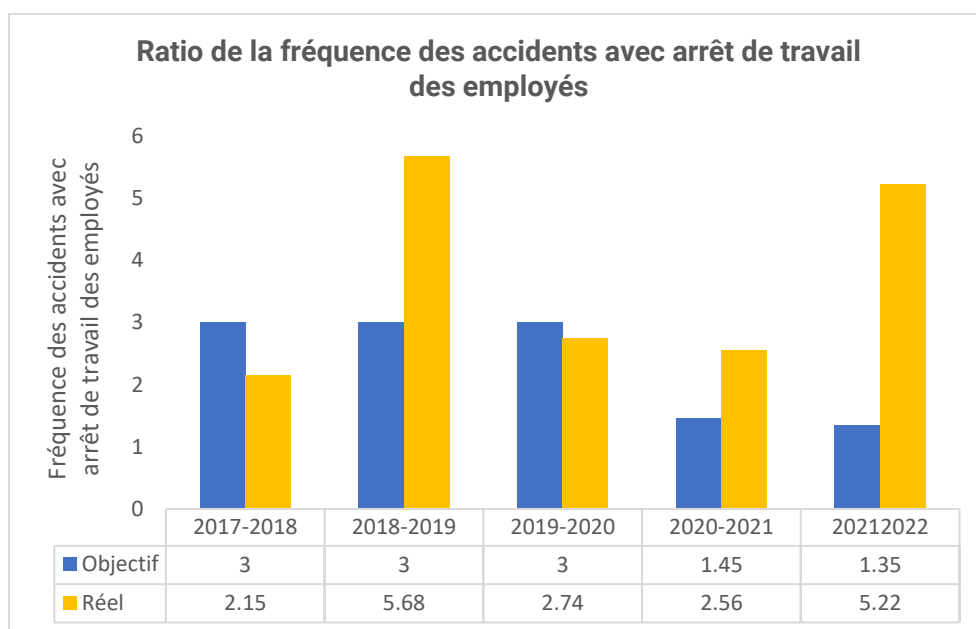


Fréquence des accidents avec arrêt de travail des employés

Cet indicateur mesure le nombre de blessures avec arrêt de travail survenues dans un milieu de travail par million d'heures travaillées. Il constitue un bon indicateur de la mesure dans laquelle un milieu de travail est sécuritaire pour ses travailleurs.

Malgré tous les efforts déployés par Ontario Northland, l'organisme n'a pas été en mesure d'atteindre ses objectifs en ce qui concerne le ratio de fréquence des accidents avec arrêt de travail de 1,35. L'analyse des causes profondes des blessures a révélé que la priorité doit être accordée à la sécurité plutôt qu'à l'efficacité, c'est-à-dire s'assurer que les employés prennent suffisamment de temps pour accéder aux bons outils et équipements pour effectuer leur travail. Les blessures sont principalement dues à des efforts excessifs déployés pour gagner du temps. À l'avenir, l'organisme mettra énergiquement l'accent sur les méthodes d'enquête sur les accidents, l'évitement des accidents, la consignation des données, la sensibilisation et la

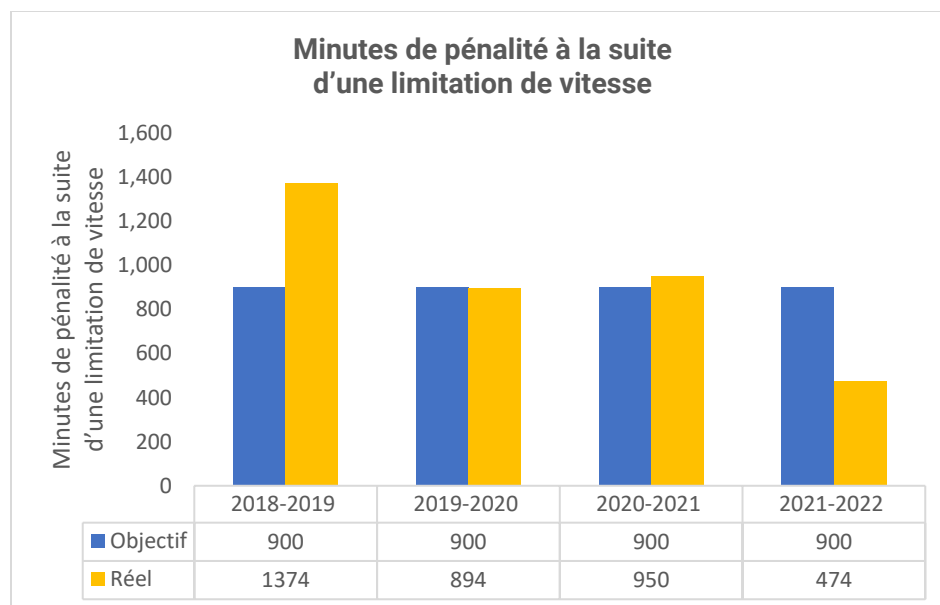
communication afin d'améliorer ses stratégies de gestion et d'atténuation des risques. Ontario Northland continuera à maintenir ses objectifs ambitieux et à jeter les bases nécessaires pour atteindre ces objectifs à l'avenir.



Transport ferroviaire – Minutes de pénalité à la suite d'une limitation de vitesse

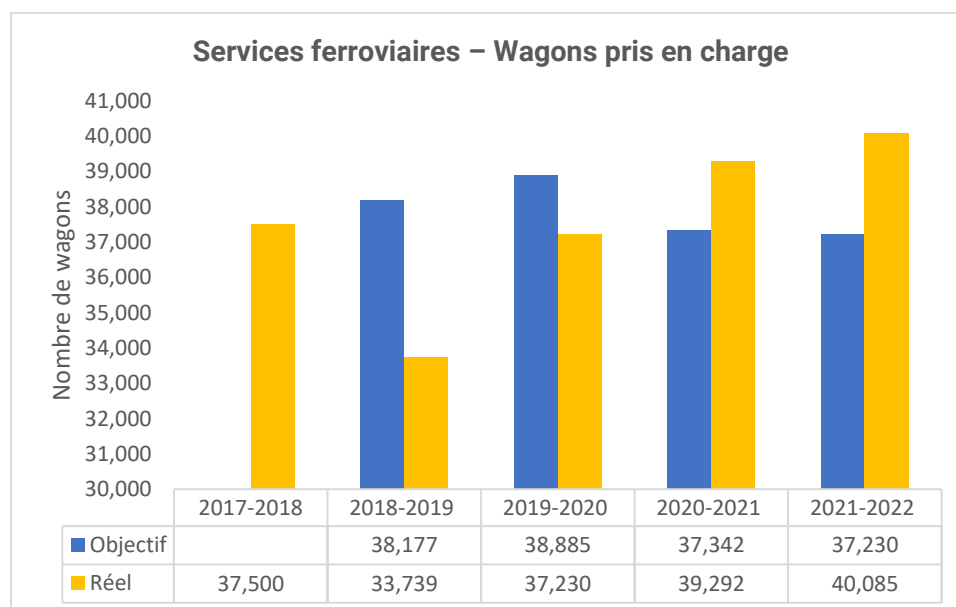
Une limitation de vitesse est une restriction locale de la vitesse sur la voie ferrée qui est inférieure à la limite de vitesse normale de la voie et qui est généralement imposée lorsqu'une défectuosité ou des travaux d'entretien sont effectués sur une section de la voie ou en fonction de la pente et de la courbure de la voie. Ce paramètre mesure le temps supplémentaire qu'il faut à un train pour achever son voyage en raison d'une limitation de vitesse.

Les minutes de pénalité à la suite d'une limitation de vitesse s'élevaient à 474 minutes, soit 426 minutes de moins que l'objectif initial et une réduction de 50 % par rapport à l'année précédente. Les limitations de vitesse sont au plus bas niveau enregistré dans l'histoire récente, grâce aux efforts soutenus de l'équipe de l'infrastructure ferroviaire.



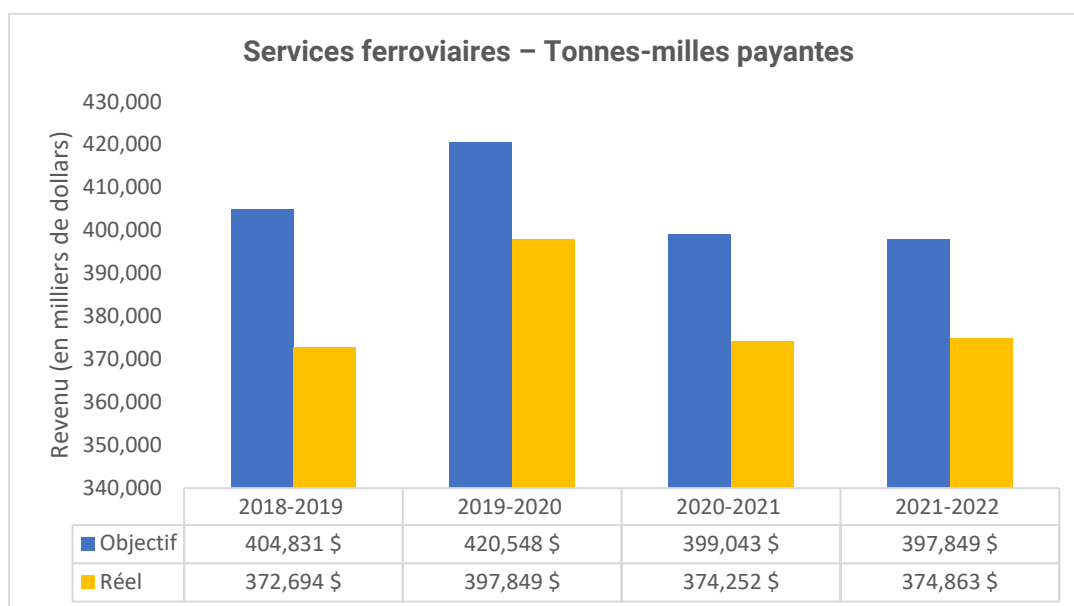
Division des Services ferroviaires – Wagons pris en charge

Les wagons pris en charge comprennent les suivants : transport de ligne de marchandises, manœuvres de triage intermédiaires, manœuvres de triage de wagons sortants, manœuvres de triage de wagons arrivants et transport. Le nombre de wagons pris en charge en 2021-2022 était de 40 085, soit une augmentation de 2 % par rapport à l'année précédente et un résultat supérieur de 8 % à l'objectif fixé.



Tonnes-milles payantes de la division des Services ferroviaires

Les tonnes-milles payantes permettent à Ontario Northland de mesurer le rendement différentiel de ses activités. Cet indicateur permet de suivre la charge par rapport à la distance. Cet indicateur est utilisé dans l'industrie ferroviaire pour évaluer les revenus générés par le transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un mille. Les revenus du transport de marchandises comprennent le chargement de wagons, le chargement de wagons en dollars américains, le transport et l'aiguillage, notamment l'aiguillage avec le CN à North Bay, afin de continuer de respecter la mesure des wagons de la rame. Les tonnes-milles payantes sont un moyen de référence rapide pour mesurer la productivité d'un territoire ou d'une période donnée. Cela permet de mesurer la productivité et d'indiquer où des ajustements peuvent être nécessaires. Il n'y a pas eu de changement significatif (0,16 %) par rapport à l'année précédente. Les revenus du transport de marchandises sont restés inférieurs à la valeur prévue au budget. L'organisme continue à travailler avec les clients et à promouvoir les services afin d'augmenter le chargement des wagons et les revenus associés pour atteindre les objectifs fixés en matière de tonnes-milles payantes. Le travail se poursuit pour attirer des clients potentiels pour de nouvelles possibilités de transport de marchandises au cours du prochain exercice.

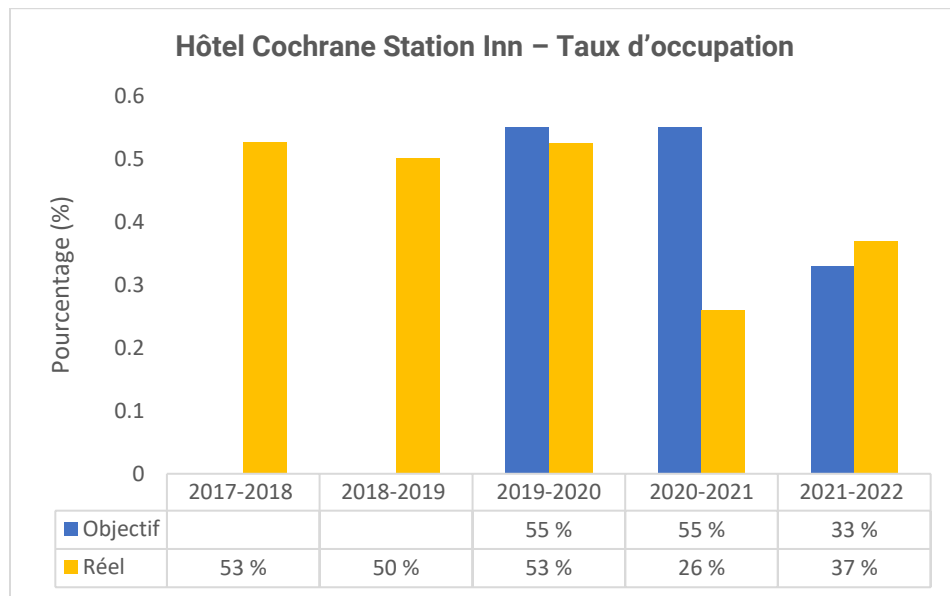


Taux d'occupation de l'hôtel Cochrane Station Inn

Le taux d'occupation de l'hôtel Cochrane Station Inn correspond au nombre de chambres occupées pendant une période donnée (base mensuelle) par rapport au nombre total de chambres disponibles durant la même période.

L'hôtel Cochrane Station Inn a dépassé son objectif de 4 % et a enregistré un rendement de 11 % supérieur à celui de l'année précédente. L'augmentation est conforme à un retour prévu aux niveaux prépandémiques. Le taux d'occupation de 37 % de l'hôtel Cochrane Station Inn correspond au faible taux d'occupation observé dans l'ensemble de la province, soit 44 % en moyenne¹.

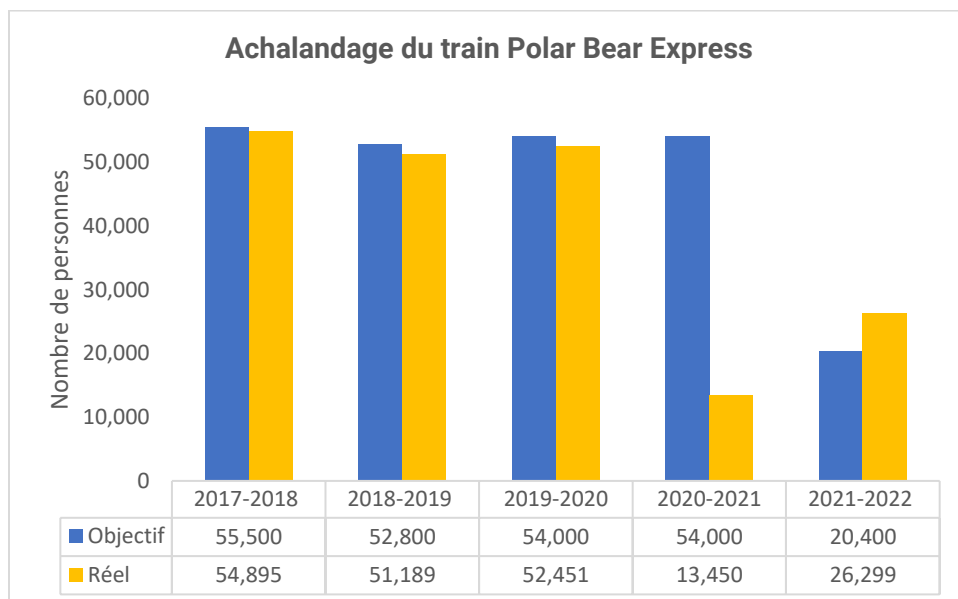
¹Source : <http://www.mtc-currentperformance.com/Hotel.aspx>



Achalandage

Achalandage du Polar Bear Express

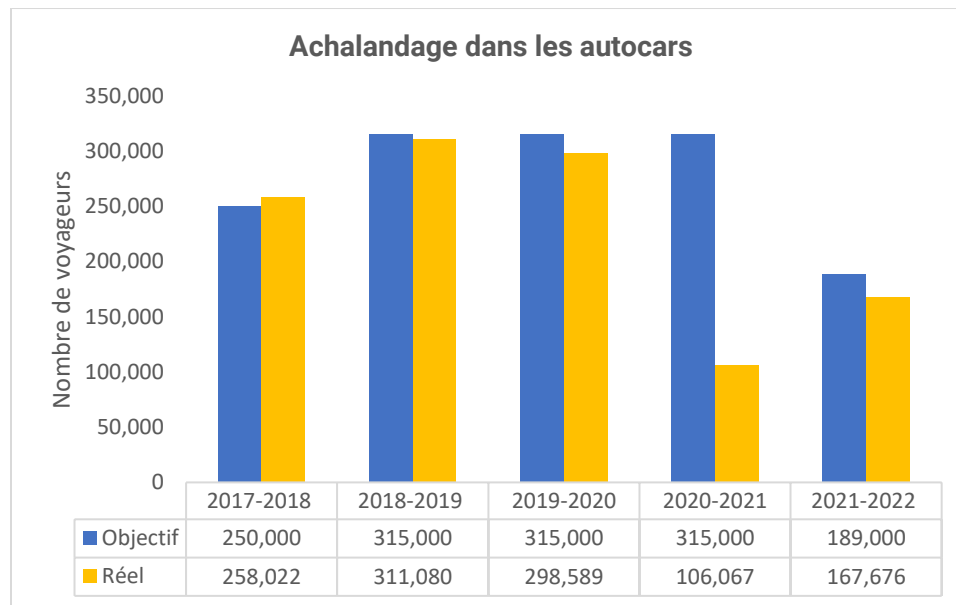
L’achalandage du Polar Bear Express mesure le nombre de déplacements-personnes effectués à bord du train de passagers Polar Bear Express. À la fin de l’exercice 2021-2022, le nombre d’usagers du train était de 26 299, ce qui représente une augmentation de 96 % par rapport à l’exercice précédent. Bien que l’achalandage soit actuellement à la moitié des niveaux prépandémiques, Ontario Northland a dépassé son objectif de 29 %.



Les premières données laissent penser que l’organisme a franchi un point de basculement et s’est engagé sur une trajectoire de croissance.

Achalandage dans les autocars

L'achalandage dans les autocars permet de suivre le nombre de déplacements-personnes effectués à bord des autocars d'Ontario Northland. L'achalandage a augmenté de 58 % par rapport à l'année précédente, bien qu'il ait été inférieur de 11 % aux niveaux visés en raison des décrets sanitaires provinciaux et des restrictions de voyage.

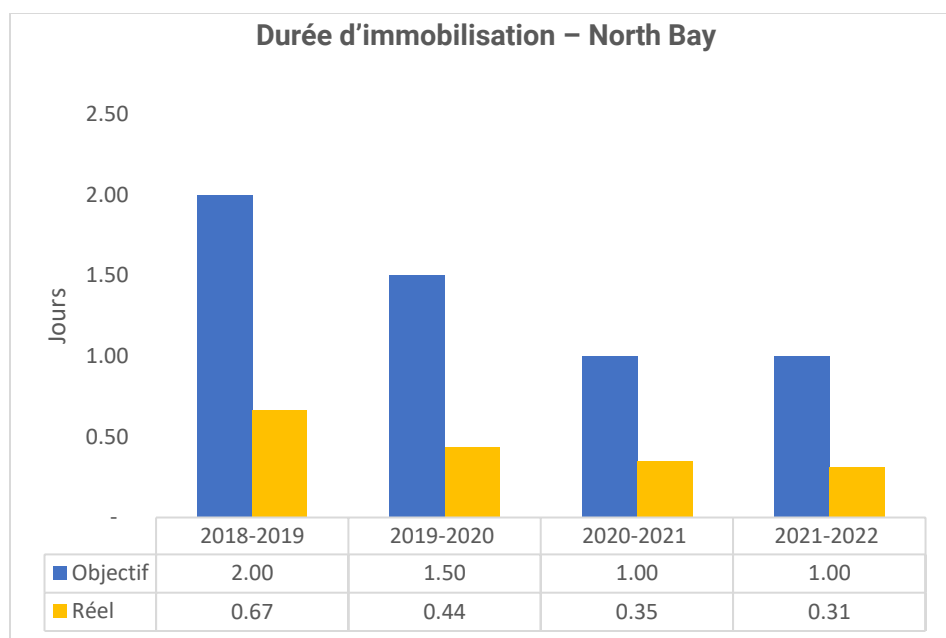


Durées d'immobilisation des Services ferroviaires

Les durées d'immobilisation des wagons sont calculées à partir du moment où un wagon arrive sur la ligne des réparations sur place jusqu'au moment où il est remis en service (interne et externe). Tous les wagons doivent être inspectés et réparés avant d'être remis en service. La durée d'immobilisation permet de mesurer l'efficacité de ce service.

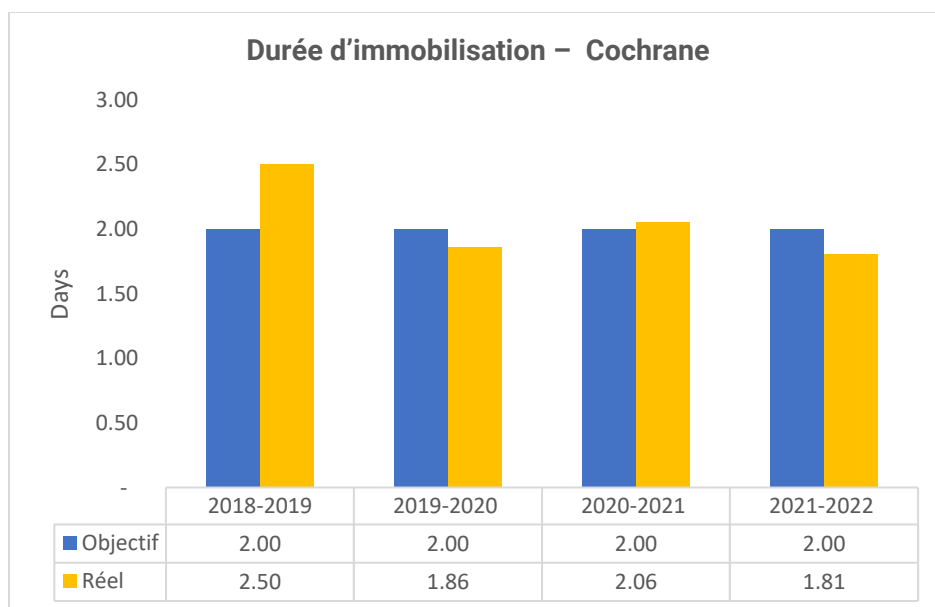
North Bay

Les durées d'immobilisation des wagons des installations de North Bay continuent de s'améliorer, avec une réduction de 11 % des durées d'immobilisation par rapport à l'année précédente. Les durées d'immobilisation sont actuellement inférieures de 69 % aux niveaux ciblés.



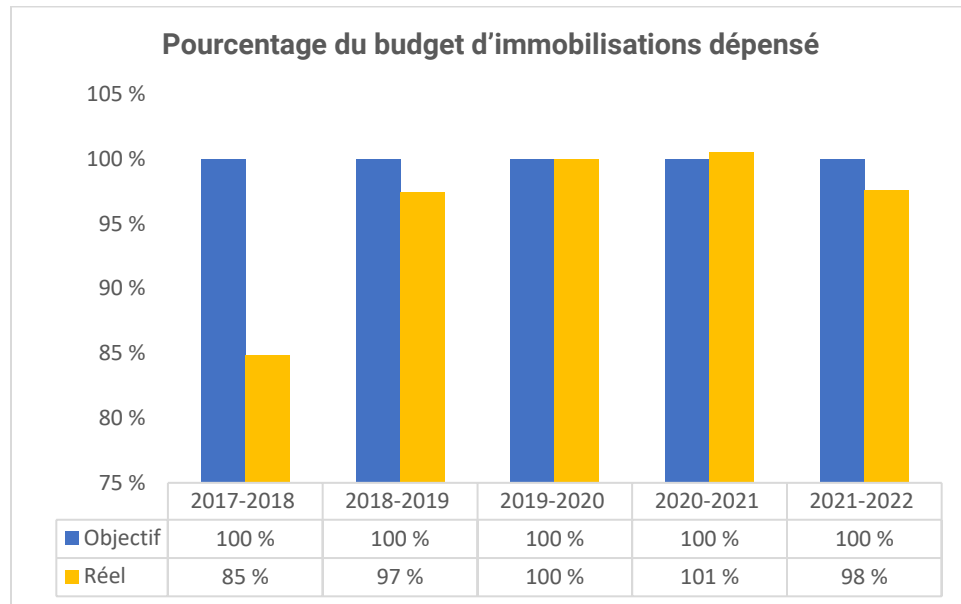
Cochrane

La durée d'immobilisation des wagons à l'installation de Cochrane était de 1,81 jour. Il s'agit d'une réduction de 12 % des durées d'immobilisation par rapport à l'année précédente et de 10 % par rapport aux niveaux ciblés.



Pourcentage du budget d'immobilisations dépensé

Ontario Northland a mis en œuvre un programme de gestion des actifs de l'entreprise et a amélioré son plan actuel de gestion des biens d'immobilisation. Cet indicateur mesure la capacité de l'organisme à gérer son budget et ses coûts pour réaliser des projets d'immobilisations.



La Commission de transport Ontario Northland
États financiers consolidés
Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

La Commission de transport Ontario Northland

États financiers consolidés

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

Table des matières

Responsabilité de la direction	50
Rapport de l'auditeur indépendant	51
États financiers	
État consolidé de la situation financière	53
État consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif du déficit net	54
État consolidé des flux de trésorerie	55
Notes complémentaires aux états financiers consolidés	56 – 76

Responsabilité de la direction

La direction de la Commission de transport Ontario Northland est responsable de l'intégrité des états financiers consolidés, de l'image fidèle donnée par ceux-ci et des autres informations incluses dans le rapport annuel. Les états financiers consolidés ont été préparés selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public. La préparation des états financiers consolidés comporte nécessairement l'utilisation des meilleures estimations et de jugements de la direction, particulièrement quand les opérations affectant la période courante ne peuvent être déterminées avec certitude jusqu'à des périodes futures. Toute l'information financière présentée dans le rapport annuel concorde avec les états financiers consolidés.

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

La Commission est chargée de s'assurer que la direction s'acquitte de ses responsabilités de contrôle interne et d'information financière. La Commission se réunit avec la direction et les auditeurs externes pour s'assurer que chaque groupe s'est acquitté de ses responsabilités. Les présents états financiers consolidés ont été révisés et approuvés par la Commission.

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



Corina Moore
Présidente-directrice générale



Natalie Park
Directrice des finances

North Bay, Ontario
Le 28 juin 2022



Office of the Auditor General of Ontario
Bureau de la vérificatrice générale de l'Ontario

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la Commission de transport Ontario Northland

Opinion

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés de la Commission de transport Ontario Northland (la « Commission »), qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 mars 2022, et les états consolidés des résultats et de l'évolution du déficit net et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À mon avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de la Commission au 31 mars 2022, ainsi que des résultats consolidés de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

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

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

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

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

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

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

Mes objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou

Box 105, 15th Floor
20 Dundas Street West
Toronto, Ontario
M5G 2C2
416-327-2381
fax 416-326-3812

B.P. 105, 15^e étage
20, rue Dundas ouest
Toronto (Ontario)
M5G 2C2
416-327-2381
télécopieur 416-326-3812

d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant mon opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

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

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

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

La vérificatrice générale,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bonnie Lysyk'.

Toronto (Ontario)
Le 28 juin 2022

Bonnie Lysyk, MBA, FCPA, FCA, ECA

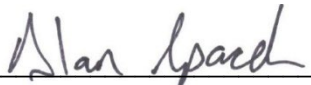
La Commission de transport Ontario Northland
État consolidé de la situation financière
(en milliers de dollars)

31 mars	2022	2021
Actif		
Court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	11 923 \$	17 400 \$
Débiteurs (déduction faite d'une provision de 95 \$; de 201 \$ en 2021)	53 650	14 359
Stocks	16 130	20 081
Charges payées d'avance	1 695	1 274
	83 398	53 114
Encaisse affectée (Notes 3 et 7)	2 000	2 000
Immobilisations (Note 4)	552 337	511 611
	637 735 \$	566 725 \$
Passif et actifs nets		
Court terme		
Créditeurs et charges à payer	29 860 \$	33 098 \$
Tranche à court terme de la dette à long terme (Note 9)	107	101
Produits reportés	42 756	7 257
	72 723	40 456
Apports reportés du gouvernement (Note 7)	2 000	2 000
Apports reportés afférents aux immobilisations (Note 8)	477 856	432 841
Dette à long terme (Note 9)	1 037	1 144
Obligation constituée au titre des avantages autres que de retraite (Note 5)	89 647	84 469
Passif au titre des sites contaminés (Note 10)	6 675	6 675
	649 938	567 585
Déficit net		
Non affectés	(12 203)	(860)
	637 735 \$	566 725 \$

Éventualités (Note 13)

Engagements (Note 14)

Approuvé au nom de la Commission :



Président du conseil d'administration



Vice-Président du conseil d'administration

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

Pour l'exercice clos le 31 mars	2022	2021
Produits		
Ventes et autre (Note 12)	71 673 \$	61 269 \$
Charges (Note 12)		
Main-d'œuvre et avantages sociaux	58 409	53 069
Matériaux et pièces	22 146	16 902
Services	10 520	8 292
Fournitures et matériel	5 202	5 232
Autre (Note 16)	9 715	11 272
Intérêts sur la dette à long terme (Note 9)	59	58
Perte (gain) sur la vente d'immobilisations	(722)	(930)
Amortissement des immobilisations	21 273	20 696
Avantages sociaux futurs	14 755	7 809
	141 357	122 400
Insuffisance des produits sur les charges avant le financement du gouvernement	(69 684)	(61 131)
Apports gouvernementaux pour le fonctionnement (Note 11)	41 114	42 877
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (Note 8)	17 227	15 089
Insuffisance des produits sur les charges pour l'exercice	(11 343) \$	(3 165) \$
(Déficit) actifs nets non affectés, au début de l'exercice	(860) \$	2 305 \$
Déficit net non affecté, à la fin de l'exercice	(12 203) \$	(860) \$

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

Pour l'exercice clos le 31 mars	2022	2021
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux)		
Activités d'exploitation		
Insuffisance des produits sur les charges pour l'exercice	(11 343) \$	(3 165) \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	21 273	20 696
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(17 227)	(15 089)
Perte (gain) sur disposition d'immobilisations	(722)	(930)
Charge au titre des avantages sociaux futurs	14 755	7 809
	6 736	9 321
Variation du solde des éléments hors caisse du fonds de roulement		
Débiteurs	(39 291)	1 573
Stocks	3 951	(6 119)
Charges payées d'avance	(421)	(123)
Créditeurs et charges à payer	(3 238)	8 092
Apports reportés du gouvernement et produits reportés	35 499	(73)
Cotisations au régime de retraite versées	(4 357)	(4 082)
Prestations autres que de retraite versées	(5 220)	(4 399)
	(6 341)	4 190
Activités d'investissement en immobilisations		
Achat d'immobilisations	(61 914)	(59 752)
Produit de la vente d'immobilisations	965	1 097
	(60 949)	(58 655)
Activités de financement		
Remboursement de capital sur la dette à long terme	(101)	(96)
Apports reportés afférents aux immobilisations	61 914	59 752
	61 813	59 656
(Diminution) augmentation de la trésorerie et équivalents de trésorerie au cours de l'exercice	(5 477)	5 191
Trésorerie et équivalents de trésorerie, au début de l'exercice	19 400	14 209
Trésorerie et équivalents de trésorerie, à la fin de l'exercice	13 923 \$	19 400 \$
Représenté par		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	11 923 \$	17 400 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie affectés (Note 3)	2 000	2 000
	13 923 \$	19 400 \$

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

1. Nature des activités

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

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

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

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

2. Principales conventions comptables

Ces états financiers consolidés sont préparés conformément au Manuel de comptabilité pour le secteur public des Comptables professionnels agréés du Canada, qui énonce les principes comptables généralement reconnus pour les organismes gouvernementaux sans but lucratif au Canada. L'organisme a choisi d'utiliser les normes pour les organismes sans but lucratif qui comprennent les SP 4200 à SP 4270. Les états financiers consolidés comprennent les principales conventions comptables suivantes :

Base de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les actifs, les passifs et les activités de Nipissing Central Railway Company, la filiale en propriété exclusive. Les transactions et les soldes entre les entités ont été éliminés lors de l'établissement des états financiers consolidés.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie comprend les fonds en caisse, les soldes en banque et les fonds affectés d'origine externe.

Débiteurs

Les débiteurs sont évalués au coût amorti et présentés nets de la provision pour créances douteuses.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

2. Principales méthodes comptables (suite)

Stocks

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

Immobilisations

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

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

Terrain	Pas d'amortissement
Matériel roulant	30 à 40 ans
Voies	De 20 à 100 ans
Bâtiments	De 20 à 50 ans
Matériel	De 3 à 40 ans
Autobus	10 ans

Aucun amortissement n'est prévu pour les actifs en cours de construction, et ce, avant qu'ils ne soient mis en service.

Dépréciation des immobilisations

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

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

2. Principales méthodes comptables (suite)

Comptabilisation des produits

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

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

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

La Commission comptabilise les apports du gouvernement provincial selon la méthode du report comme suit :

- Les apports non affectés sont comptabilisés comme produits lorsque ceux-ci sont reçus ou à recevoir si leurs montants peuvent être estimés de manière raisonnable et si le recouvrement est raisonnablement assuré.
- Les apports grevés d'affectations externes qui sont liés aux charges d'exploitation sont constatés comme produits lorsque les charges connexes sont engagées.
- La province rembourse la Commission pour le coût de certaines immobilisations destinées à être utilisées dans l'exploitation. La Commission comptabilise ces apports comme apports reportés afférents aux immobilisations. Ces derniers sont amortis en déduction des revenus selon la méthode de l'amortissement linéaire, et ce, à des taux correspondants à ceux des immobilisations connexes.

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite – Les employés de la Commission sont membres du Régime de retraite des fonctionnaires (RRFP) et du Compte des avantages sociaux supplémentaires des fonctionnaires (CASSF). La Commission comptabilise sa participation dans le Régime de retraite des fonctionnaires et le compte des avantages sociaux supplémentaires des fonctionnaires, qui sont des régimes de retraite à prestations déterminées interentreprises, comme des régimes à cotisations déterminées.

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

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

2. Principales méthodes comptables (suite)

Avantages sociaux futurs (suite)

Régimes d'avantages sociaux autres que la retraite - La Commission offre aux employés des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite tels que l'assurance-vie collective, les soins de santé et l'invalidité de longue durée par l'intermédiaire de régimes à prestations déterminées. Les coûts associés à ces avantages futurs sont déterminés actuariellement selon la méthode des prestations constituées au prorata des années de service et des hypothèses les plus probables. De plus, en tant qu'employeur de l'annexe 2 en vertu de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT), la Commission comptabilise les prestations d'indemnisation des accidents du travail selon la méthode de la comptabilité d'exercice en utilisant les coûts déterminés par des calculs actuariels.

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

Conversion des devises

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

À compter du 1er avril 2021, la Commission a fait le choix irrévocable de comptabiliser tous les gains et pertes de change non réalisés découlant de tous les actifs ou passifs financiers directement dans l'État consolidé des résultats et de l'évolution du déficit net.

Estimations comptables

La préparation des états financiers consolidés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur la valeur comptable des actifs, des passifs, des produits et des charges pendant la période de présentation de l'information financière.

Les éléments significatifs qui requièrent l'utilisation d'estimations par la direction incluent la durée de vie utile des immobilisations corporelles, la provision pour moins-valeur des débiteurs et des stocks, le passif au titre des sites contaminés et les obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi autres que de retraite. De par leur nature, ces estimations sont sujettes à l'incertitude relative aux estimations.

Instruments financiers

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

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

Juste valeur

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

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

Coût après amortissement

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

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

Les radiations sur les actifs financiers de la catégorie au coût après amortissement sont comptabilisées lorsque le montant d'une perte est connu avec suffisamment de précision et qu'il est peu vraisemblable que cette perte sera recouvrée. Les actifs financiers sont alors radiés à leur valeur nette de recouvrement, et la radiation est comptabilisée à l'état consolidé des résultats et de l'évolution du déficit net.

Passif au titre des sites contaminés

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

3. Encaisse affectée

	2022	2021
Affectation d'origine externe - apports reportés (Note 7)	2 000 \$	2 000 \$
	2 000 \$	2 000 \$

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

4. Immobilisations

	2022		2021	
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette comptable	Valeur nette comptable
Services ferroviaires				
Voies	602 382 \$	194 702 \$	407 680 \$	377 067 \$
Bâtiments	70 822	32 259	38 563	37 866
Matériel	143 192	74 613	68 579	65 335
Travaux en cours	18 847	-	18 847	13 207
Services d'autobus				
Bâtiments	3 449	1 175	2 274	2 386
Autobus	24 766	10 370	14 396	15 506
Équipements	602	359	243	244
Travaux en cours	1 755	-	1 755	-
	865 815 \$	313 478 \$	552 337 \$	511 611 \$

5. Avantages sociaux futurs

Régime de retraite

Le RRFP et le CASSF sont des régimes contributifs à prestations définies. Les membres du RRFP reçoivent des prestations en fonction de l'ancienneté et du salaire annuel moyen au cours des cinq années consécutives ayant le salaire le plus élevé avant la retraite, la cessation d'emploi ou le décès. Le RRFP est financé par les cotisations des employeurs et des membres participants et par les revenus de placement de la Caisse de retraite de la fonction publique. Les cotisations des participants et des employeurs sont remises à la Commission du régime de retraite de l'Ontario (CRRO). La portion de ces cotisations qui dépasse les limites de la Loi de l'impôt sur le revenu (Canada) est transférée à la CASSF.

Les employés à temps plein de la Commission participent au RRFP, un régime de retraite à prestations définies pour les employés de la province et de nombreux organismes provinciaux. Les versements annuels de la Commission sont de 4 357 \$ (2021 - 4 082 \$) et ont été inclus dans les charges liés aux avantages sociaux futurs.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

5. Avantages sociaux futurs (suite)

Régime d'avantages postérieurs à l'emploi

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

La Commission exige qu'une évaluation actuarielle des avantages postérieurs à l'emploi, comme les assurances-vie et soins de santé collectifs, soit effectuée tous les trois ans. La dernière évaluation a été réalisée pour l'exercice clos le 31 mars 2020 avec des extrapolations jusqu'en 2023 et mise à jour le 31 mars 2022.

Le régime d'avantages sociaux après-retraite, comme l'invalidité de longue durée, ainsi que les obligations et dépenses de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT) sont déterminés au moyen d'évaluations annuelles réalisées au 31 mars 2022.

Les renseignements sur les régimes d'avantages autres que de retraite de la Commission sont présentés dans les tableaux suivants.

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

	<u>2022</u>		<u>2021</u>
Obligation au titre des prestations constituées,			
à la fin de l'exercice	(70 808) \$		(68 140) \$
(Gain actuariel net) perte actuarielle nette non amorti(e)	(18 839)		(16 329)
Passif au titre des prestations constituées,			
à la fin de l'exercice	(89 647) \$		(84 469) \$
Passif au titre des prestations constituées,			
au début de l'exercice	(84 469) \$		(85 141) \$
Charge liée aux prestations	(10 398)		(3 727)
Prestations versées	5 220		4 399
Passif au titre des prestations constituées,			
à la fin de l'exercice	(89 647) \$		(84 469) \$

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

5. Avantages sociaux futurs (suite)

Régime d'avantages postérieurs à l'emploi (suite)

Composantes de la charge nette périodique au titre des avantages autres que de retraite

	2022	2021
Coût des services rendus	3 055 \$	3 352 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 044	1 409
Amortissement et constatation immédiate des pertes actuarielles nettes (gains actuariels nets)	5 299	(1 034)
	10 398 \$	3 727 \$

Hypothèses moyennes pondérées

	2022	2021
Taux d'actualisation - avantages après-retraite	3,30 %	2,82 %
Taux d'actualisation – avantages postérieurs à l'emploi	2,54 %	1,89 %
Taux d'actualisation - CSPAAT	3,15 %	4,75 %
Taux d'augmentation de la rémunération	2,00 %	2,00 %
Augmentation des frais médicaux	5,37 %	5,37 %
Augmentations des coûts pour les soins dentaires	3,00 %	3,00 %
Augmentations des coûts pour les soins de la vue	0,00 %	0,00 %

6. Facilités de crédit

En août 2021, la Commission a obtenu une marge de crédit d'exploitation auprès du ministère des Transports et de l'Office ontarien de financement (OOF) d'un montant de 5 millions de dollars, dont zéro n'était utilisé au 31 mars 2022. La marge de crédit porte intérêt au coût d'emprunt de la province de l'Ontario pour un terme de 30 jours majoré de 3,3 points de base.

7. Apports reportés

Les apports reportés sont des fonds affectés reçus de la province qui ne doivent être utilisés que pour des dépenses futures. Au 31 mars 2022, le solde représente des fonds du ministère des Transports (MTO) à utiliser comme réserve d'auto-assurance sous réserve de l'approbation du MTO en cas de déraillement futur. Il n'y a eu aucun changement dans le solde des apports reportés.

	2022	2021
Réserve d'auto-assurance	2 000 \$	2 000 \$

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

8. Apports reportés afférents aux immobilisations

Les apports reportés afférents aux immobilisations représentent les apports non amortis reçus de la province pour financer l'acquisition d'immobilisations. L'amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations est comptabilisé à titre de produits dans l'état consolidé des résultats et de l'évolution du déficit net à un taux équivalant à celui des actifs auquel il se rapporte.

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

	2022		2021
Solde , au début de l'exercice	432 841	\$	389 053
Apports de la province (Note 11)	61 914		59 752
Apports de la Transports Canada (Note 11)	365		-
Amortissement imputé aux produits	(17 227)		(15 089)
Mises hors service, transferts et ajustements	(37)		(875)
Solde , à la fin de l'exercice	477 856	\$	432 841

9. Dette à long terme

	2022		2021
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 4,90 %, remboursable par versements mensuels mixtes de capital et d'intérêts réunis de 13 \$, pour une période de 25 ans à compter du 1 ^{er} février 2006	1 144	\$	1 245
	1 144		1 245
Moins la tranche à court terme	107		101
Dette à long terme	1 037	\$	1 144

Les intérêts sur la dette à long terme se sont élevés à 59 \$ (2021 - 58 \$)

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

9. Dette à long terme (suite)

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

2022-2023	107	\$
2023-2024	111	
2024-2025	117	
2025-2026	123	
2026-2027	129	
Par la suite	557	
	1 144	\$

10. Passif au titre des sites contaminés

Le passif au titre des sites contaminés se compose de montants à encourir sur une ancienne propriété de transbordement, et d'anciens sites de télécommunication, identifiés au cours des exercices précédents. Les coûts estimés ont été déterminés par la direction avec l'aide de firmes d'ingénieurs-conseils et de l'expérience historique des activités d'assainissement. Le passif comprend tous les coûts qui devraient être engagés pour ces propriétés et aucun recouvrement n'est prévu.

La Commission possède un site à Cobalt où il a été constaté que la contamination est présente et dépasse le seuil acceptable. Toutefois aucune estimation raisonnable de l'assainissement ne peut être faite pour le moment, donc aucun passif n'a été accumulé. Le ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines a engagé un consultant pour procéder à la phase 1 des évaluations environnementales de sites (EES) et des évaluations minières en 2022, qui identifieront les zones de contamination environnementale potentielle (ZCEP) et détermineront si une phase 2 des EES est requise. Si une phase 2 est requise, elle déterminera l'étendue de la contamination.

	2022		2021
Ancienne propriété de transbordement	3 500	\$	3 500 \$
Anciens sites des tours	3 175		3 175
Passif au titre des sites contaminés	6 675	\$	6 675 \$

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

11. Apports du gouvernement

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

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

	2022		2021
Ministère des Transports:			
Financement opérationnel de la Commission	41 083 \$		42 800 \$
Financement spécial – auto-assurance	-		2 000
	41 083		44 800
Financement opérationnel			
Apports de capital	61 914		59 752
Total des apports du Ministère des Transports	102 997 \$		104 552 \$
 Ministère du développement du nord, des mines, des richesses naturelles et des forêts			
Financement spécial - règlement de pension / RRSE	- \$		22 \$
La Société de gestion du Fonds du patrimoine du Nord de L'Ontario	31		-
Financement opérationnel	31		22
Total des apports du Ministère du développement du nord, des mines, des richesses naturelles et des forêts	31 \$		22 \$
 Office national des transports du Canada			
Fonctionnement – opérations ferroviaires			55
Capital - opérations ferroviaires	365		-
Total des apports du gouvernement	103 393 \$		104 629 \$
 En résumé:			
Financement opérationnel de la Commission	41 114 \$		42 877 \$
Apports de capital (Note 8)	62 279		59 752
Financement spécial	-		2 000
Total des apports du gouvernement	103 393 \$		104 629 \$

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

12. Informations sectorielles à fournir

La Commission est un organisme de la Couronne de la province de l'Ontario dont les activités sont diversifiées. Aussi, elle fournit une vaste gamme de services à ses clients de la région du Nord de l'Ontario comme des services de transport ferroviaire de marchandises et de passagers, des services d'autobus, de remise à neuf et de réparation. Des secteurs fonctionnels distincts ont été présentés séparément dans l'information sectorielle. La nature des secteurs et des activités qui sont inclus est comme suit :

Services ferroviaires

Les services ferroviaires renvoient aux solutions de logistique et de transport ainsi qu'à l'expédition de quantités importantes de produits de et vers le Nord de l'Ontario.

Services Polar Bear

Le poste des Services Polar Bear se rapporte aux solutions de transport de passagers et de marchandises entre Cochrane et Moosonee.

Services d'autobus

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

Services de remise à neuf et réparation

L'équipe de remise à neuf et de réparation a la responsabilité de réparer et de remettre en état le matériel roulant ferroviaire de clients répartis en Amérique du Nord.

Administration

Ce service renvoie aux dépenses pour le fonctionnement de la Commission elle-même et ne peut être attribué à des secteurs spécifiques. Il comprend également certains services de location de biens immobiliers pour des clients externes, et ce, afin de réduire les coûts totaux.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

12. Informations sectorielles à fournir (suite)

	Services ferroviaires	Services Polar Bear	Services d'autobus	Services de remise à neuf et réparation	Administration Note i)	Apports de fonctionnement du gouvernement provincial	Total 2022
Produits	44 502	5 867	9 427	11 698	179	-	71 673
Charges							
Main-d'œuvre et avantages sociaux	25 083	12 479	9 110	4 807	6 930	-	58 409
Matériaux et pièces	11 162	3 340	3 638	3 732	274	-	22 146
Services	3 702	1 557	3 151	320	1 790	-	10 520
Fournitures et matériel	2 567	1 373	885	114	263	-	5 202
Autre	3 697	1 108	1 817	7	2 846	-	9 475
	46 211	19 857	18 601	8 980	12 103	-	105 752
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges avant les éléments suivants :	(1 709)	(13 990)	(9 174)	2 718	(11 924)	-	(34 079)
Déraillements	760	-	-	-	-	-	760
Stocks radiés	-	2 374	-	-	-	-	2 374
Remise de prêt	-	(2 597)	-	-	-	-	(2 597)
Intérêts sur la dette à long terme	-	-	59	-	-	-	59
Gain sur la vente d'immobilisations	(722)	-	-	-	-	-	(722)
Gain de change	(297)	-	-	-	-	-	(297)
Amortissement des immobilisations	8 356	9 743	2 187	-	987	-	21 273
Avantages sociaux futurs	5 551	2 964	2 076	1 407	2 757	-	14 755
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges avant le financement du gouvernement	(15 357)	(26 474)	(13 496)	1 311	(15 668)	-	(69 684)
Apports du gouvernement provincial pour le fonctionnement	-	-	-	-	-	41 114	41 114
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	5 117	9 104	2 131	-	875	-	17 227
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	(10 240)	(17 370)	(11 365)	1 311	(14 793)	41 114	(11 343)

Note i) Les avantages sociaux futurs du personnel administratif comprennent de 649 \$ en frais d'invalidité de longue durée pour l'ensemble de l'organisation.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

12. Informations sectorielles à fournir (suite)

	Services ferroviaires	Services Polar Bear	Services d'autobus	Services de remise à neuf et réparation	Administration Note i)	Apports de fonctionnement du gouvernement provincial	Total 2021
Produits	43 398	4 661	5 738	7 304	168	-	61 269
Charges							
Main-d'œuvre et avantages sociaux	24 113	10 251	7 568	4 373	6 764	-	53 069
Matériaux et pièces	9 094	2 845	2 656	1 828	479	-	16 902
Services	2 746	1 515	2 407	236	1 388	-	8 292
Fournitures et matériel	2 829	1 455	614	76	258	-	5 232
Autre	4 978	1 323	2 489	73	2 378	-	11 241
	43 760	17 389	15 734	6 586	11 267	-	94 736
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges avant les éléments suivants :	(362)	(12 728)	(9 996)	718	(11 099)	-	(33 467)
Déraillements	55	-	-	-	-	-	55
Stocks radiés	284	-	-	-	-	-	284
Intérêts sur la dette à long terme	-	-	58	-	-	-	58
Gain sur la vente d'immobilisations	(797)	-	(107)	-	(26)	-	(930)
Gain de change	(308)	-	-	-	-	-	(308)
Amortissement des immobilisations	8 289	9 838	1 620	-	949	-	20 696
Avantages sociaux futurs	2 883	1 175	716	418	2 617	-	7 809
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges avant le financement du gouvernement	(10 768)	(23 741)	(12 283)	300	(14 639)	-	(61 131)
Apports du gouvernement provincial pour le fonctionnement	-	-	-	-	-	42 877	42 877
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	3 488	9 199	1 564	-	838	-	15 089
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	(7 280)	(14 542)	(10 719)	300	(13 801)	42 877	(3 165)

Note i) Les avantages sociaux futurs du personnel administratif comprennent de 1 841 \$ en frais d'invalidité de longue durée pour l'ensemble de l'organisation.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

13. Éventualités

Dans le cours normal des activités, diverses réclamations ont été déposées à l'encontre de la Commission, à savoir des demandes de dommages-intérêts pour des dommages corporels, des dommages matériels, des actions sur l'environnement et des questions liées à l'emploi. Les dommages, qui ne sont pas encore cumulés, ne peuvent être estimés à l'heure actuelle et, en tout état de cause, la Commission est d'avis que ces réclamations sont sans fondement ou qu'elles pourraient être couvertes par l'assurance, une fois la franchise de 2 000 \$ appliquée. Le cas échéant, le montant de la perte, une fois connu, serait imputé à l'état consolidé des résultats et de l'évolution du déficit net.

14. Engagements

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

15. Dépendance économique

- (i) Clients :
76% (2021 - 77%) des revenus de la division des services ferroviaires proviennent de quatre clients importants.
- (ii) Province :
La Commission génère des revenus grâce à ses services de transport ferroviaire et d'autobus ainsi que ses services de remise à neuf et de réparation. De plus, la Commission reçoit des subventions de fonctionnement et de capital de la part du gouvernement provincial. Pour continuer de fournir ses services, d'étendre son offre de services et de respecter ses obligations, la Commission est tributaire des subventions continues qu'elle reçoit de la province de l'Ontario.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

16. Autres charges

Les autres charges pour l'exercice se composent des éléments suivants :

- (i) Les charges d'exploitation habituelles de 9 475 \$ (2021 - 11 241 \$) comprennent notamment l'assurance, l'impôt foncier, les frais liés aux logiciels, la location de wagons pour le transport de marchandises, les déplacements et la formation.
- (ii) Au cours de l'exercice, la Commission a engagé et payé des frais de 760 \$ (2021 - 55 \$), qui sont principalement liés à des déraillements survenus sur sa voie ferrée. Ces frais comprennent les coûts liés à la main-d'œuvre, aux avantages, aux pièces et aux tiers. Les frais ont été engagés aux fins d'assainissement, de tests environnementaux et de réparations de la voie.
- (iii) Au cours de l'exercice, la Commission a passé en charges 2 374 \$ (2021 - 284 \$), pour l'utilisation des stocks ainsi que pour les stocks désuets et les stocks réévalués.
- (iv) Au cours de l'exercice, le ministère des Transports a annulé une somme payable à la Commission d'un montant de 2 597 \$.
- (v) Un gain de change de 297 \$ (2021 - gain de 308 \$) a été enregistrée au cours de l'exercice.

17. Information relatives aux parties liées

La Commission reçoit un financement gouvernemental de la province pour soutenir son investissement dans les immobilisations devant être utilisées dans la prestation des services de transport actuels et futurs et une subvention de fonctionnement annuelle pour soutenir davantage la prestation des services de transport.

Toutes les transactions entre parties liées ont été évaluées à la valeur d'échange, qui est le montant de la contrepartie établie et convenue par les parties liées.

Dans le cours normal de ses activités, la Commission fournit des services de remise à neuf des voitures de passagers à Metrolinx, une agence de la province. L'état consolidé de la situation financière comprend un solde de comptes débiteurs de 33 989 \$ (2021 - 685 \$) et un solde de revenus reportés de 42 561 \$ (2021 - 7 134 \$). L'état consolidé des résultats et de l'évolution du déficit net comprend des revenus de 7 611 \$ (2021 - 3 067 \$), tous liés à Metrolinx.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

18. Classement des instruments financiers

Le tableau ci-dessous fournit les informations relatives au coût et à la juste valeur des instruments financiers par catégorie. L'exposition maximale au risque de crédit représenterait la valeur comptable indiquée ci-dessous.

	2022					
	Juste valeur		Coût après amortissement		Total	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	11 923	\$	-	\$	11 923	\$
Encaisse affectée	2 000		-		2 000	
Débiteurs	-		53 650		53 650	
Créditeurs et charges à payer	-		29 860		29 860	
Dette à long terme	-		1 144		1 144	
	13 923	\$	84 654	\$	96 577	\$

	2021					
	Juste valeur		Coût après amortissement		Total	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	17 400	\$	-	\$	17 400	\$
Encaisse affectée	2 000		-		2 000	
Débiteurs	-		14 359		14 359	
Créditeurs et charges à payer	-		33 098		33 098	
Dette à long terme	-		1 245		1 245	
	19 400	\$	48 702	\$	68 102	\$

Le tableau suivant fournit une analyse des instruments financiers qui sont évalués postérieurement à la constatation initiale de la juste valeur. Ces instruments financiers sont regroupés par niveau, de 1 à 3, en fonction du degré auquel la juste valeur est observable :

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

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

18. Classement des instruments financiers (suite)

	2022			
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	11 923 \$	- \$	- \$	11 923 \$
Encaisse affectée	2 000	-	-	2 000
	13 923 \$	-	-	13 923 \$
	2021			
	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Trésorerie et équivalents de trésorerie	17 400 \$	- \$	- \$	17 400 \$
Encaisse affectée	2 000	-	-	2 000
	19 400 \$	-	-	19 400 \$

Il n'y a pas eu de transferts entre les niveaux 1,2 et 3 pour les exercices clos les 31 mars 2022 et 2021.

19. Gestion de risques liés aux instruments financiers

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque par lequel la Commission enregistre une perte financière si un débiteur ne respecte pas ses versements de capital et d'intérêt à l'échéance. La Commission est exposée à ce risque en raison de son encaisse et de ses débiteurs. La Commission détient des comptes en trésorerie auprès de banques à charte fédérale qui sont assurées par la Société d'assurance-dépôts du Canada. En cas de défaut, les comptes en trésorerie de la Commission sont assurés à concurrence de 400 000 \$ (2021 - 400 000 \$).

Les débiteurs consistent principalement des montants à recevoir de clients et du gouvernement, ce qui comprend la province de l'Ontario et toute agence de la province. Le risque de crédit est atténué par des processus d'approbation financière exécutés avant que le crédit soit accordé au client. La Commission évalue son exposition au risque de crédit en fonction du temps nécessaire pour que les montants soient réglés. Une provision pour dépréciation est déterminée en fonction de l'expérience historique de la Commission en matière de recouvrement. Les montants non réglés à la fin de l'exercice s'établissaient comme suit :

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

19. Gestion de risques liés aux instruments financiers (suite)

31 mars 2022		En souffrance			
	Total	Courant	30 jours et moins	31 à 60 jours	Plus de 61 jours
Sommes à recevoir du gouvernement	44 727 \$	44 726 \$	1 \$	- \$	- \$
Montants à recevoir des clients	9 018	7 198	874	369	576
Débiteurs bruts	53 745	51 924	875	369	576
Moins provisions pour dépréciation	(95)	-	-	-	(95)
Débiteurs nets	53 650 \$	51 924 \$	875 \$	369 \$	481 \$

31 mars 2021		En souffrance			
	Total	Courant	30 jours et moins	31 à 60 jours	Plus de 61 jours
Sommes à recevoir du gouvernement	4 253 \$	4 253 \$	- \$	- \$	- \$
Montants à recevoir des clients	10 307	8 848	804	117	538
Débiteurs bruts	14 560	13 101	804	117	538
Moins provisions pour dépréciation	(201)	-	-	-	(201)
Débiteurs nets	14 359 \$	13 101 \$	804 \$	117 \$	337 \$

Il n'y a pas eu de changements significatifs par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition au risque ou aux politiques, procédures et méthodes utilisées pour évaluer le risque.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

19. Gestion de risques liés aux instruments financiers (suite)

Risque de marché

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

Il n'y a pas eu de changements significatifs par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition au risque ou aux politiques, procédures et méthodes utilisées pour évaluer le risque.

Risque de change

Le risque de change renvoie aux activités de la Commission réalisées dans différentes devises dont les montants sont convertis en bénéfices non canadiens à différents moments et qu'il y a des fluctuations négatives dans les taux des devises. La Commission conserve un compte bancaire en dollars américains pour recevoir des paiements en dollars américains de clients et payer en dollars américains des fournisseurs et autres opérateurs. Il n'y a pas eu de changements significatifs par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition au risque ou aux politiques, procédures et méthodes utilisées pour évaluer le risque.

Risque de taux d'intérêt

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

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

Il n'y a pas eu de changements significatifs par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition au risque ou aux politiques, procédures et méthodes utilisées pour évaluer le risque.

Risque lié aux actions

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

Il n'y a pas eu de changements significatifs par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition au risque ou aux politiques, procédures et méthodes utilisées pour évaluer le risque.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque par lequel la Commission ne serait pas en mesure de disposer de fonds suffisants pour respecter ses obligations financières. La Commission atténue ce risque en surveillant l'encaisse et les sorties de fonds prévues en établissant un budget strict et en faisant des rapports réguliers à la province de l'Ontario.

La Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022

19. Gestion de risques liés aux instruments financiers (suite)

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

		2022			
		Dans les 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Créditeurs		29 860 \$	- \$	- \$	- \$
Dette à long terme		52	54	616	422
Total		29 912 \$	54 \$	616 \$	422 \$

		2021			
		Dans les 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Créditeurs		33 098 \$	- \$	- \$	- \$
Dette à long terme		50	51	586	558
Total		33 148 \$	51 \$	586 \$	558 \$

Il n'y a pas eu de changements significatifs par rapport à l'exercice précédent en ce qui a trait à l'exposition au risque ou aux politiques, procédures et méthodes utilisées pour évaluer le risque.

20. Chiffres comparatifs

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