

Un organisme du gouvernement de l'Ontario



Rapport annuel 2024-2025



Table des matières

Reconnaissance des terres.....	3
Message du chef de la direction et du président	4
Aperçu de l'organisme.....	5
Gouvernance	6
Mise en œuvre des priorités stratégiques.....	7
Réalisation des priorités du gouvernement	12
Principales activités opérationnelles	17
Résumé des répercussions sur les ressources humaines	21
Gestion des risques d'entreprise et événements importants.....	22
Gestion des risques d'entreprise.....	22
Événements importants.....	23
Mesures du rendement.....	24
Indicateurs de rendement clés.....	25
Rendement financier.....	28
Annexe : États financiers vérifiés.....	36
Glossaire	68

Le gouvernement de l'Ontario reconnaît que le Nord de l'Ontario a des besoins particuliers et présente des défis uniques en matière de transport et que la Commission de transport Ontario Northland (ci-après appelée « Ontario Northland ») joue un rôle important dans la prestation de services de transport efficaces, abordables, sécuritaires et fiables dans le Nord de l'Ontario.

Reconnaissance des terres

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

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

Message du chef de la direction et du président

Nous avons le plaisir de présenter le rapport annuel d'Ontario Northland pour l'exercice 2024-2025. Le présent rapport fournit des renseignements sur les résultats opérationnels et financiers de l'organisme, en exposant en détail les activités importantes menées au cours de l'exercice. Le présent rapport souligne qu'Ontario Northland a respecté les priorités du gouvernement, fait avancer des projets clés, augmenté les capacités, modernisé les opérations et favorisé l'établissement de relations afin de mieux donner suite aux défis uniques en matière de transport dans le Nord de l'Ontario.

Les progrès continus de notre équipe relativement à la nouvelle ère du service de transport ferroviaire de passagers Northlander constituent un fait saillant clé. L'équipe est passée de la planification et de la conception à la mise en œuvre avec le début des travaux de construction pour l'amélioration des arrêts et des voies ferrées.

Les recettes de fonctionnement et autres recettes d'Ontario Northland ont augmenté de 18 %, pour atteindre un total de 127,8 millions de dollars. Cette augmentation est attribuable à une hausse de l'achalandage, à une augmentation des travaux contractuels externes et à une augmentation des recettes du transport de marchandises. Cette année, le Centre de remise à neuf et de réparation a franchi des jalons importants, notamment la prolongation d'un contrat de remise à neuf de 121 wagons à deux niveaux supplémentaires pour Metrolinx. De même, l'équipe a mis l'accent sur la réduction des coûts, l'amélioration de l'efficacité et la normalisation des pratiques exemplaires, tout en recherchant de nouvelles possibilités d'affaires.

Le programme décennal d'immobilisations a continué de progresser, en mettant l'accent sur la rationalisation des processus, la réalisation d'économies et la réduction des coûts. Plusieurs grands projets ont été achevés au cours de l'exercice, notamment une nouvelle installation d'entretien des voies à Englehart, un bâtiment d'entretien mécanique à Hearst et l'agrandissement de l'installation d'entretien des autocars à North Bay.

La main-d'œuvre d'Ontario Northland a continué de mettre l'accent sur la promotion d'un milieu de travail productif, diversifié, équitable et inclusif. Les équipes ont été en mesure de réaliser des progrès sur des projets importants tels que la gestion des actifs d'entreprise, la gestion des risques d'entreprise et le plan de modernisation, tout en assurant l'excellence dans l'ensemble des divisions.

Nous sommes fiers du travail accompli au cours de la dernière année et nous témoignons notre gratitude aux clients, aux employés, aux intervenants et aux partenaires communautaires pour leurs contributions et leur engagement à l'égard de la réussite de l'organisme.



Chad Evans,
directeur général



Alan Spacek,
président

Aperçu de l'organisme

Mandat

En tant qu'organisme du gouvernement de l'Ontario relevant de l'Assemblée législative par l'entremise du ministre des Transports, Ontario Northland a été créée en 1902 par le gouvernement de l'Ontario pour fournir des services de transport dans le Nord de l'Ontario. Menant ses activités sous le régime de la *Loi sur la Commission de transport Ontario Northland*, l'organisme a pour mandat de fournir des services de transport efficaces, sécuritaires, abordables et fiables dans le Nord de l'Ontario.

Vision

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

Mission

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

Valeurs

Ontario Northland adhère aux valeurs suivantes :

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

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

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

Se concentrer sur le chemin à parcourir. C'est avec nos objectifs en tête que nous nous employons à croître et à innover. Nos priorités s'harmonisent avec celles du gouvernement et du ministère et nous veillons toujours à respecter nos engagements.

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

Gouvernance

La Commission (conseil d'administration d'Ontario Northland) est chargée de veiller à ce que l'organisme respecte son engagement à fournir des services de grande qualité à la population ontarienne tout en remplissant son mandat. Le conseil d'administration est composé de représentants nommés par le public et issus de collectivités de l'ensemble de la zone de service d'Ontario Northland. Le conseil d'administration se réunit tout au long de l'année pour discuter des principaux projets, du rendement et de l'orientation stratégique de l'organisme.

Personne nommée	Début du premier mandat	Début du mandat actuel	Fin du mandat actuel	Participation aux réunions	Rémunération
Alan Spacek, président	6 mai 2021	28 janv. 2025	27 janv. 2028	100 %	11 700,00 \$
Robert Falconi, vice-président	9 janv. 2020	28 janv. 2025	27 janv. 2028	100 %	2 700,00 \$
Orlando Rosa, administrateur	25 avr. 2024	25 avr. 2024	24 oct. 2025	100 %	2 900,00 \$
Randy Nickle, administrateur	6 déc. 2019	16 déc. 2024	15 déc. 2026	100 %	1 600,00 \$
Allan Youmans, administrateur	28 janv. 2025	28 janv. 2025	27 janv. 2026	100 %	-
Roberta Sawchyn, administratrice	29 juill. 2021	29 juillet 2024	31 déc. 2025	83 %	-
Fred Gibbons, administrateur	19 janv. 2023	19 janv. 2023	18 janv. 2026	100 %	3 500,00 \$
William Ferguson, administrateur	13 juill. 2023	13 juill. 2023	12 juill. 2026	100 %	-
Kadie Philp, administratrice	16 janv. 2025	16 janv. 2025	15 janv. 2027	100 %	-
Chad Evans, directeur général		9 févr. 2025	8 févr. 2027	100 %	Chad Evans reçoit un salaire annuel en tant que directeur général, mais ne perçoit pas de rémunération en tant que membre du conseil d'administration.

Au cours de l'exercice 2024-2025, le conseil d'administration a tenu six réunions prévues, le quorum étant atteint pour chacune d'elles. Les taux de participation ont été calculés selon la date de nomination de chacun des administrateurs, sachant que trois administrateurs sont entrés en fonctions en milieu d'année. Aucune réunion ad hoc n'a été convoquée au cours de la période visée par le présent rapport.

Toutes les personnes nommées sont admissibles à une rémunération conformément aux conditions de leur nomination; toutefois, comme le prévoit la Directive concernant les organismes et les nominations (DON), il n'est pas obligatoire de toucher une rémunération. Cela reflète le contexte du secteur parapublic dans lequel les nominations au conseil d'administration sont effectuées.

Mise en œuvre des priorités stratégiques

Priorités stratégiques

Ontario Northland a pour mandat de fournir des services de transport efficaces, abordables, sécuritaires et fiables dans le Nord de l'Ontario.

Conformément à la DON, le ministre des Transports doit fournir une lettre d'orientation annuelle 2024-2025 qui établit les attentes pour l'exercice à venir. La lettre établit les attentes auxquelles doivent répondre tous les organismes en matière de prestation de services de grande qualité à la population ontarienne, en plus de demander à Ontario Northland :

- de rétablir le service de transport ferroviaire de passagers Northlander entre Toronto et Timmins, avec une correspondance ferroviaire vers Cochrane;
- de poursuivre l'élaboration et la mise en œuvre du plan de gestion des immobilisations de l'organisme et des rapports sur les données de gestion des actifs, ainsi que de rendre compte de la mise en œuvre du programme de gestion des actifs d'entreprise (GAE);
- de travailler à la mise en œuvre du plan d'action pour la modernisation;
- de réaliser un examen de la structure organisationnelle de l'organisme, selon des principes de conception organisationnelle rentable et efficace, et de tenir compte de la culture organisationnelle, de la sécurité au travail et de la diversité en milieu de travail;
- d'élaborer un cadre de mesure du rendement conforme aux priorités du ministère;
- d'élaborer et de mettre en œuvre un nouveau cadre de gouvernance et de collaboration de l'organisme;
- de collaborer avec le ministère pour évaluer la planification des services ferroviaires et d'autocars, ainsi que les partenariats à cet égard;
- de poursuivre la collaboration significative avec les collectivités et les organisations autochtones;
- de fournir des services de transport tout en prenant des mesures pour lutter contre l'exploitation sexuelle et la traite de personnes, ainsi que pour assurer la sécurité des femmes et des filles autochtones, des personnes 2ELGBTQIA+ et d'autres groupes marginalisés.

Projets clés

Certaines des principales réalisations d'Ontario Northland, énumérées ci-après, montrent comment l'organisme a fait preuve d'un engagement à l'égard de l'excellence opérationnelle, tel qu'il est décrit dans lettre d'orientation annuelle.

Le plan d'activités 2024-2025 d'Ontario Northland a établi cinq grandes initiatives pour l'exercice 2024-2025 qui ont assuré l'harmonisation du mandat, de la vision, de la mission et de la lettre d'orientation annuelle 2024-2025 d'Ontario Northland.

1. Se préparer à la nouvelle ère du service de transport ferroviaire de passagers Northlander

- La fabrication du nouveau matériel ferroviaire a commencé en avril 2024.
- Au cours de la saison de construction, Ontario Northland a achevé 345 kilomètres de longs rails soudés. Cela représente 42 % des travaux d'élimination des joints prévus pour le corridor du Northlander et permettra d'éliminer les vides entre les sections de rail, ce qui rendra le trajet plus fluide et plus silencieux pour les passagers.
- Des progrès ont été réalisés en ce qui concerne une voie de contournement à North Bay. Ce tronçon de voie de 982 mètres permettra de réduire la durée du trajet pour les futurs passagers.
- Trois améliorations et trois améliorations partielles ont été réalisées aux passages à niveau le long du corridor du Northlander.
- Des améliorations ont été apportées aux arrêts de North Bay, Temiskaming Shores et Englehart.
- La conception extérieure du matériel du Northlander a été dévoilée au public en décembre 2024.
- Deux événements ont eu lieu à Timmins dans le cadre du processus d'évaluation environnementale pour la construction de la nouvelle gare de Timmins-Porcupine, qui servira de terminus nord du service.
- Les objectifs en matière d'approvisionnement ont été atteints, notamment en ce qui concerne l'approvisionnement relatif aux projets importants liés aux travaux de construction aux arrêts, à la modernisation des passages à niveau, à l'installation d'abribus et aux travaux d'infrastructure ferroviaire, y compris les rajustements de virages, les longs rails soudés (élimination des joints) et la construction de la voie de contournement de North Bay.

2. Modernisation organisationnelle

- Ontario Northland a élaboré et mis en œuvre un plan d'action pour la modernisation détaillé pour plusieurs initiatives, notamment les programmes de planification des ressources d'entreprise (PRE) et de GAE.

- L'organisme a rendu compte des progrès réalisés à l'égard des initiatives du plan d'action pour la modernisation par l'intermédiaire de rapports trimestriels adressés au MTO, conformément aux indicateurs de rendement clés (IRC), aux jalons et aux échéances du plan d'action pour la modernisation.
- L'équipe du plan d'action pour la modernisation a tenu des réunions bimensuelles avec le MTO pour déterminer le contenu d'un cadre de gestion des relations, ainsi que pour en discuter.
- L'organisme est parvenu à assurer l'harmonisation avec le MTO relativement au calendrier quinquennal du plan d'action pour la modernisation à compter de l'exercice 2024-2025.
- Ontario Northland a réalisé une évaluation de son parc afin d'orienter l'acquisition de véhicules.
- Les Services voyageurs et les Opérations liées aux autobus ont continué de faire progresser la collaboration avec le MTO pour redéfinir le cadre des services nolisés.
- On a poursuivi la mise en œuvre du plan de gestion des immobilisations afin d'assurer la viabilité à long terme des actifs et de réduire les dépenses d'entretien.
- En août 2024, des mises à jour clés du système ont été mises en œuvre dans le cadre du programme de GAE afin d'améliorer le suivi des actifs, les autorisations et la production de rapports. En octobre 2024, une mise à jour du système a permis d'améliorer les processus d'exécution des travaux et de gestion de la chaîne d'approvisionnement.
- La Commission, ou le conseil d'administration, a amélioré la gouvernance afin de promouvoir une prise de décisions efficace et une surveillance renforcée en mettant en œuvre plusieurs stratégies et processus. À titre d'exemple, des autoévaluations du conseil d'administration ont été réalisées afin d'évaluer l'efficacité et de relever les domaines à améliorer. Un plan de formation du conseil d'administration a également été mis en place pour veiller à ce que les commissaires possèdent les compétences nécessaires à une gouvernance efficace.
- La Commission a renforcé l'obligation de rendre compte au ministre. Les rapports sur la gouvernance ont été renforcés pour refléter les responsabilités prévues par le protocole d'entente, y compris la présentation préalable des documents du conseil d'administration.

3. Santé et sécurité

- L'équipe de santé et de sécurité d'Ontario Northland a veillé à la mise en œuvre de nouveaux processus, procédures et politiques de sécurité et à l'amélioration des processus, procédures et politiques de sécurité existants. Ces travaux ont permis d'augmenter les observations et les vérifications, le nombre

d'observations sur place passant de 6 413 pour l'exercice 2023-2024 à 7 036 pour l'exercice 2024-2025.

- Au cours de l'exercice 2024-2025, 11 nouveaux cours de formation en matière de santé et de sécurité ont été créés. Ces cours portaient sur des sujets tels que la sécurité relative aux échelles, l'amiante, les espaces clos, la protection respiratoire et le bruit au travail. Au total, 396 employés ont reçu une formation dans le cadre de ces cours.
- Pour renforcer davantage l'engagement de l'organisme en matière de santé et de sécurité, deux nouveaux postes de spécialistes de la santé et de la sécurité ont été créés. Ces postes visent à fournir un soutien ciblé à l'ensemble des divisions. Les spécialistes sont chargés d'élaborer et de mettre en œuvre des protocoles de sécurité, d'effectuer des inspections périodiques et de veiller au respect de la réglementation en matière de santé.
- Les cours de formation préexistants en matière de santé et de sécurité sont également demeurés une priorité : Introduction à la santé et à la sécurité, Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT), Violence et harcèlement en milieu de travail, etc. Les cours préexistants ont été suivis par 2 300 personnes tout au long de l'exercice.
- L'organisme a célébré la Journée nationale de la prévention des blessures le 5 juillet 2024. Les chefs ont encouragé les employés à formuler une rétroaction sur la sécurité actuelle de leur environnement de travail, ont organisé des réunions sur la santé et la sécurité et ont sensibilisé les employés à l'importance de la prise de conscience des dangers.
- Un détecteur de défauts de roue a été installé pour améliorer la capacité des opérations ferroviaires de détecter les roues endommagées, ce qui réduit le risque d'endommagement des voies.

4. Au service des collectivités du Nord

- Ontario Northland a organisé deux tables rondes avec des dirigeants autochtones représentant les collectivités de la côte de la baie James. L'organisme a approfondi sa connaissance et sa compréhension des besoins uniques en matière de transport de ce territoire desservi, a déterminé les domaines à améliorer et a communiqué les mises à jour des services aux membres de la collectivité.
- En juillet 2024, Ontario Northland a lancé un système Wi-Fi et de divertissement à bord du Polar Bear Express.
- Ontario Northland s'est acquittée de l'obligation de consulter relativement à tous les projets d'infrastructure, de construction et de démolition pertinents afin de veiller à ce que ces projets n'aient pas d'incidence défavorable sur les droits ancestraux et les droits issus de traités. Ontario Northland a envoyé des lettres d'avis fondées sur les intérêts fournissant des renseignements sur 15 projets se déroulant sur le territoire desservi.

- Le Polar Bear Express a proposé 15 dates de service supplémentaires pour tenir compte des événements et initiatives communautaires à Moosonee et sur la côte de la baie James.
- Le bureau de la bande de la Première Nation de Mattagami est devenu un partenaire de l'organisme, contribuant ainsi à garantir aux passagers une aire d'attente intérieure pour accéder aux services d'autocars. Cela a également permis d'augmenter les possibilités d'achat de billets et d'améliorer l'accès au Service de messageries par autobus d'Ontario Northland. La commission locale de l'eau a également bénéficié de ce partenariat et a tiré parti du Service de messageries par autobus pour expédier des échantillons d'eau en vue d'analyses périodiques.
- Les Services voyageurs ont continué d'appuyer les populations à risque, notamment les femmes et les filles autochtones, les personnes 2ELGBTQIA+, en offrant à 10 passagers un droit de passage gratuit, dans le cadre du programme Safe Ride Home (retour à la maison en toute sécurité) de l'organisme.
- On a continué d'offrir la formation sur la traite de personnes aux employés de première ligne et 19 membres du personnel supplémentaires ont reçu cette formation au cours de l'exercice.
- Ontario Northland a fourni des services de transport à l'appui du rassemblement des survivants des pensionnats indiens, qui s'est tenu à Timmins du 13 au 15 février 2024. Les participants de Moosonee ont reçu environ 5 000 \$ de services de déplacement gratuits pour assister à l'événement.
- Ontario Northland a réalisé une évaluation de l'efficacité des stratégies de planification et de partenariat dans le Nord de l'Ontario. Une vue d'ensemble des méthodes et pratiques exemplaires en matière de planification des services a été présentée au MTO en septembre 2024.
- Au cours de la dernière année, l'organisme a mis à jour la stratégie à long terme relative au parc d'autocars qui avait été élaborée à l'origine en 2016. Ce plan soutient les décisions futures relatives à l'achat et au remplacement d'autocars du parc, en relevant les lacunes et les possibilités d'efficacité opérationnelle. Ontario Northland a intégré un nouveau programme logiciel pour améliorer ses pratiques de gestion des actifs, et d'autres mises à jour sont prévues pour l'exercice 2025-2026. Les jalons actuels comprennent l'examen de la viabilité d'un parc désigné de petits véhicules accessibles et l'augmentation du ratio de réserve du parc d'autobus au moyen de l'achat de cinq nouveaux autocars. Cela permettra d'assurer la disponibilité d'autocars lorsque certains de ceux-ci ne sont pas disponibles en raison de remises en état, d'incidents, de nettoyages en profondeur ou de la formation de nouveaux conducteurs.

5. Constituer des équipes solides grâce aux initiatives d'acquisition de talents et d'apprentissage

- Ontario Northland a commencé l'exercice en comptant environ 923 postes équivalents temps plein et l'a terminé en comptant environ 1 041 postes équivalents temps plein, ce qui reflète un recrutement ciblé à l'appui des initiatives de modernisation et d'expansion.
- Des progrès considérables ont été réalisés relativement à la feuille de route triennale de l'organisme en matière d'acquisition de talents, un extrait clé de l'examen de l'état futur de l'acquisition de talents réalisé en 2023.
- Au cours de l'exercice 2024-2025, nous avons donné la priorité aux mesures s'harmonisant avec sept recommandations clés de l'examen de l'acquisition des talents, notamment l'avancement de la diversité, de l'équité et de l'inclusion dans les pratiques de recrutement et l'amélioration de l'accès aux possibilités en anglais et en français. L'organisme a présenté l'examen et la stratégie au ministère en juillet 2024 et a mis à jour cette dernière tous les trimestres par la suite.
- Ontario Northland a fait progresser le système de gestion de l'apprentissage de l'organisme, ONLearn, et a augmenté le contenu disponible pour la formation des employés sur la plateforme depuis la mise en place du système en avril 2023. Environ 1 000 employés se sont inscrits au système et, au cours de l'exercice 2024-2025, le personnel a suivi environ 3 900 cours.
- Le personnel a également reçu une formation spécialisée sur place. À titre d'exemple, les employés chargés du sablage ont reçu une formation sur l'utilisation du nouvel équipement de protection individuelle requis, à savoir les cagoules ventilées et les aspirateurs Tiger.

Réalisation des priorités du gouvernement

Au-delà des faits saillants mentionnés à la section précédente, Ontario Northland a continué de réaliser les priorités du gouvernement. Les points suivants montrent comment l'organisme a réalisé ces priorités au cours de l'exercice.

1. Compétitivité, durabilité et gestion des dépenses

- Ontario Northland a généré des recettes de 3,5 millions de dollars pour la réparation et l'entretien de locomotives appartenant à des tiers.
- Les locomotives louées ont représenté des recettes de 0,8 million de dollars.
- Ontario Northland a connu une augmentation globale des recettes générées par le transport ferroviaire de marchandises, passant de 59 millions de dollars pour l'exercice 2023-2024 à 63,3 millions de dollars pour l'exercice 2024-2025.

- Un nouveau bâtiment d'entretien mécanique a été achevé à Hearst. Cette nouvelle installation a remplacé cinq bâtiments plus petits, ce qui a permis de réduire les coûts de fonctionnement, d'améliorer l'efficacité et de simplifier les processus de travail.
- Une nouvelle installation d'entretien a été achevée à Englehart. En tant que point central de l'infrastructure ferroviaire à l'échelle du réseau, la nouvelle installation a permis de rationaliser les services d'infrastructure, de réaliser des économies opérationnelles et d'améliorer l'entretien de l'équipement d'infrastructure.
- Au cours de l'exercice 2024-2025, Ontario Northland s'est conformée aux mesures provisoires en ne procédant à aucune acquisition de biens immobiliers ou de biens locatifs, essentiellement pour des locaux à bureaux à usage général.
- Tout au long de l'exercice, 107 processus d'approvisionnement concurrentiels ont été menés, dont 64 processus d'approvisionnement concurrentiels ouverts et 43 processus d'approvisionnement concurrentiels sur invitation.
- L'organisme a mené ses activités conformément aux subventions approuvées accordées par le gouvernement pendant l'année. Elle s'est concentrée sur l'exécution de nombreux projets destinés à améliorer les infrastructures et les services publics. Il est important de noter que des éléments échappant au contrôle de l'organisme peuvent survenir, nécessitant l'apport de modifications aux plans et une réaffectation potentielle des ressources pour faire face à ces circonstances imprévues.
- Ontario Northland a tiré parti des résultats de l'analyse comparative pour les stratégies et les directives en matière de rémunération et les a atteints. À titre d'exemple, on a fait appel à une société d'experts-conseils dans le cadre d'un processus concurrentiel de demandes de propositions pour évaluer tous les postes non syndiqués, les échelles salariales et les classifications des postes de direction. Cet examen approfondi contribuera à l'élaboration d'un cadre modernisé de rémunération concurrentielle s'harmonisant avec la stratégie à long terme de l'organisme en matière d'acquisition de talents et avec son mandat d'expansion.

2. Transparence et responsabilisation

- Le conseil d'administration d'Ontario Northland, la Commission, a accueilli trois nouveaux membres au cours de cet exercice afin de veiller à ce que la Commission continue de disposer des compétences, des connaissances et de l'expérience nécessaires pour soutenir efficacement le rôle du conseil d'administration dans la gouvernance et la responsabilisation de l'organisme.
- Le 19 décembre 2024, la Commission a fourni au ministre des Transports une matrice annuelle des compétences afin de veiller à ce que le conseil d'administration continue à inclure des personnes qualifiées. Les nouvelles personnes nommées ont apporté d'importantes compétences dans les

domaines de l'expertise juridique et des opérations de transport, renforçant ainsi davantage la capacité de gouvernance collective du conseil d'administration dans ces domaines essentiels.

- Ontario Northland a respecté tous les processus d'approbation et d'examen établis, conformément aux exigences de la DON et au cadre éthique de la *Loi de 2006 sur la fonction publique de l'Ontario*. À titre d'exemple, la Commission de transport Ontario Northland a modifié ses processus, à l'instar de bon nombre de ses processus liés aux rapports annuels, en réponse aux mises à jour d'octobre 2024 de la DON afin d'assurer une conformité continue avec les attentes révisées en ce qui concerne les pratiques de responsabilisation, de transparence et de gouvernance.
- Le Comité des finances et de la vérification de la Commission s'est réuni sept fois au cours de l'exercice.
- L'organisme a respecté toutes les normes et pratiques comptables applicables et a répondu aux constatations d'audit. À titre d'exemple, Ontario Northland a mis en œuvre de nouvelles politiques et de nouveaux processus et a respecté toutes les exigences en matière de rapports énoncées dans le projet de loi S-211. La [Loi sur la lutte contre le travail forcé et le travail des enfants dans les chaînes d'approvisionnement](#) (la Loi), qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2024, vise à accroître la transparence de l'industrie relativement au travail forcé et au travail des enfants ainsi qu'à mieux sensibiliser l'industrie à cet égard, de même qu'à encourager les pratiques commerciales responsables.
- Ontario Northland s'est constamment employée à examiner et à mettre à jour régulièrement les IRC de l'organisme, pour ainsi garantir la rentabilité, l'efficacité, la fiabilité et la viabilité. En outre, des réunions mensuelles ont été organisées avec le MTO afin de rendre compte des IRC et d'obtenir une rétroaction en vue de les améliorer davantage.

3. Gestion des risques

- On a mis sur pied un comité exécutif de gestion des risques, qui sert de forum stratégique pour orienter l'approche à l'égard de la gestion des risques au sein d'Ontario Northland conformément aux objectifs stratégiques et à la prise de décisions générales en matière de gestion des risques.
- Ontario Northland a amélioré le processus de GRE établi. Ce processus permet de relever, d'évaluer et d'atténuer les risques d'entreprise et les risques divisionnaires au sein d'Ontario Northland, ainsi que d'en assurer le suivi.
- Les risques gérés dans le cadre de ce processus englobent tous les domaines fonctionnels et comprennent, entre autres, les risques liés à la gestion de la main-d'œuvre, à la cybersécurité, aux futures situations d'urgence de même qu'à la santé et à la sécurité.

4. Gestion de la main-d'œuvre

- Ontario Northland a continué de faire progresser sa campagne de recrutement de personnel, intitulée « L'entreprise avec qui on s'engage à long terme ». Les campagnes de recrutement en cours comprennent des annonces à la radio dans les collectivités du Nord et des annonces ciblées sur les réseaux sociaux Meta et LinkedIn. Ontario Northland a également inclus une publicité « L'entreprise avec qui on s'engage à long terme » dans l'application OnBoard Entertainment, accessible aux passagers à bord du Polar Bear Express et du parc d'autocars de l'organisme. La liste de distribution du bulletin d'information sur le recrutement a été lancée au cours de l'exercice 2024-2025 et compte maintenant 830 destinataires.
- Les équipes de négociation d'Ontario Northland et de 3 syndicats ont négocié avec succès le renouvellement de 5 conventions collectives représentant 259 employés. Toutes les conventions collectives ont été conclues dans un esprit de collaboration et sans perturbation, renforçant ainsi l'environnement stable et respectueux des relations de travail d'Ontario Northland.
- Ontario Northland a continué de renforcer ses fonctions de planification de la main-d'œuvre et de relations de travail et a fait progresser les initiatives stratégiques visant à soutenir la durabilité des talents, la modernisation et la croissance opérationnelle à long terme.
- Conformément aux pratiques exemplaires et aux attentes du secteur public, Ontario Northland a mis en œuvre un cadre centralisé de contrôle des postes afin d'améliorer la gouvernance de la main-d'œuvre et la surveillance de la dotation. L'organisme dispose désormais d'une vue d'ensemble des postes approuvés dans toutes les divisions. Ce cadre, élaboré en collaboration avec les dirigeants des ressources humaines, des finances et des opérations, favorise le recrutement stratégique, l'affectation des ressources et la planification de la main-d'œuvre à long terme.
- Ontario Northland a poursuivi son approche méthodique à l'égard de la réorganisation au moyen d'évaluations fonctionnelles continues et d'ateliers de conception organisationnelle. En s'appuyant sur l'analyse des activités à l'échelle de l'organisation et orienté par les priorités définies dans la lettre d'orientation annuelle, l'organisme a mis l'accent sur l'évolution de la structure de leadership à l'appui de la croissance, de la conformité et de la modernisation. Ces travaux ont consisté à réévaluer les capacités de leadership, à clarifier les rôles décisionnels ainsi qu'à créer et à améliorer les postes de leadership dans l'ensemble de l'organisme. Ces efforts sont en cours et représentent un engagement à long terme pour bâtir un modèle de leadership durable et souple qui soutient les besoins opérationnels et les obligations de service en constante évolution d'Ontario Northland.

5. Diversité et inclusion

- Tout au long de l'exercice, le personnel d'Ontario Northland a participé à 12 salons de l'emploi afin de stimuler les efforts de recrutement et de continuer à

entretenir des relations positives avec les collectivités de l'ensemble du territoire desservi. L'organisme a notamment participé au sommet sur la diversité au travail Nipissing, ainsi qu'à des salons de l'emploi à Moosonee, Moose Factory et Cochrane.

- En novembre et décembre 2024, des séances d'information publiques virtuelles sur le plan pluriannuel d'accessibilité d'Ontario Northland et les initiatives d'accessibilité en cours ont été offertes aux membres de la collectivité en anglais et en français.
- Ontario Northland a donné à son personnel la possibilité de participer à la Campagne Moose Hide en offrant des épinglettes Moose Hide et des renseignements sur la Campagne tout au long du mois de mai 2024. La Campagne Moose Hide est un mouvement populaire dirigé par les Autochtones visant à mobiliser les collectivités afin de mettre fin à la violence envers les femmes et les enfants.
- Une politique sur les services en français a été créée pour aider l'organisme à mettre en œuvre des processus pour demeurer en conformité avec la *Loi sur les services en français*.
- Ontario Northland a offert aux organismes locaux pour l'emploi des personnes handicapées une visite du Centre de remise à neuf et de réparation (CRR) afin de promouvoir les possibilités d'emploi.
- Une nouvelle formation sur la prise de mesures d'adaptation a été ajoutée au système de gestion de l'apprentissage, ONLearn.
- Ontario Northland a mis à jour le formulaire d'auto-identification des employés pour en assurer l'harmonisation avec les Normes ontariennes relatives aux données sur l'antiracisme.

6. Collecte, communication et utilisation des données

- Ontario Northland a élaboré des politiques et des processus pour assurer l'harmonisation avec la politique du gouvernement provincial sur l'intelligence artificielle (IA) en établissant un cadre d'IA qui reflète cette directive.
- À la suite d'une analyse plus approfondie, Ontario Northland a mis en place des autobus supplémentaires sur les itinéraires les plus fréquentés pendant la période des Fêtes, la fin de semaine de la fête du Travail et la fin de semaine de l'Action de grâce, afin de répondre à la demande accrue.
- Les améliorations apportées au sondage de rétroaction de la clientèle ont permis d'améliorer la collecte et l'analyse des données. Le modèle de sondage actualisé a été lancé en août 2024 et 1 300 clients ont répondu au sondage avant la fin de l'exercice. L'accessibilité a également été prise en compte pour les sondages en offrant aux passagers la possibilité d'appeler un agent du service à la clientèle pour enregistrer leur rétroaction, en plus de l'outil de courrier électronique.

Principales activités opérationnelles

Tout au long de l'exercice 2024-2025, chaque division opérationnelle d'Ontario Northland a fait preuve d'un effort constant et a adopté une approche ciblée pour atteindre ses objectifs et s'acquitter de ses responsabilités précis. Cela a contribué aux progrès et aux réussites globaux de l'organisme au cours de l'exercice.

Remise à neuf et entretien mécanique des actifs ferroviaires

Au cours des dernières années, la division Remise à neuf et entretien mécanique des actifs ferroviaires a mis en œuvre avec succès des stratégies visant à réduire les coûts, à accroître l'efficacité et à normaliser les pratiques exemplaires. Au cours de l'exercice 2024-2025, une réduction notable du temps de travail a été réalisée. Le temps de travail correspond à la durée pendant laquelle on travaille sur une voiture voyageurs à chaque étape du processus de remise à neuf. La division vise à réduire ce temps de trois à deux semaines et est sur la bonne voie pour atteindre cet objectif. Ainsi, les principaux clients reçoivent leurs voitures remises à neuf plus rapidement.

En janvier 2025, le MTO a annoncé qu'Ontario Northland avait été choisie pour remettre à neuf 121 wagons à deux niveaux du Réseau GO pour Metrolinx. Cet investissement d'environ 350 millions de dollars s'inscrit dans le cadre du prolongement du contrat de remise à neuf de wagons à deux niveaux conclu avec Metrolinx. Ontario Northland a également été sélectionnée pour remettre à neuf 12 locomotives pour l'organisme dans le cadre du programme d'électrification de Metrolinx.

La division Remise à neuf et entretien mécanique des actifs ferroviaires a également poursuivi les travaux de modernisation des espaces de travail et de l'équipement. À titre d'exemple, Ontario Northland a commencé la construction d'un nouveau poste de peinture, rattaché à l'atelier de peinture, et a installé de l'équipement électrique dans l'atelier de roues et l'atelier de diesel. Ces travaux comprenaient le remplacement d'un coussin de transformateur, l'installation d'un nouveau tableau de distribution principal et l'amélioration des toilettes, des vestiaires et de la rampe d'accès à l'atelier de diesel. Deux nouveaux tours à essieux ont également été achetés pour l'atelier de roues afin de normaliser davantage les opérations et de réduire les coûts liés à l'entretien et à l'utilisation en toute sécurité de l'équipement vieillissant.

De plus, des investissements ont été réalisés pour moderniser la technologie et les outils, en remplaçant l'ancien équipement par des modèles techniques conformes aux normes de l'industrie, notamment des dispositifs de levage supplémentaires, des remorques toupies, des outils portatifs et des outils spécialisés pour l'installation de fenêtres. Le nouvel équipement ferroviaire extérieur comprenait un lève-palette et l'achat d'un dispositif d'essai automatisé sur wagon individuel.

On a également amorcé les travaux de construction d'une nouvelle installation à North Bay pour le stockage des pièces et l'amélioration de la gestion des stocks. Une fois la construction achevée, le nouveau bâtiment réduira le temps d'attente pour la récupération des pièces, améliorera la capacité de stockage, facilitera la gestion de la chaîne d'approvisionnement et éliminera les baux hors site liés à ces travaux.

Les installations de l'atelier de voitures et de la centrale électrique de Cochrane ont été modernisées en préparation des travaux sur le nouvel équipement du parc. Ces améliorations comprennent une nouvelle isolation dans l'atelier de voitures, une nouvelle enveloppe de

Rapport annuel 2024-2025 de la CTON

bâtiment à la centrale électrique et des améliorations de la ventilation. En conséquence, l'inspection des locomotives a été ramenée à un délai de 45 jours en éliminant la nécessité d'envoyer l'équipement à l'installation de North Bay et de fournir une capacité supplémentaire pour les travaux générateurs de recettes.

Services voyageurs

L'équipe des Services voyageurs a continué de s'agrandir et d'évoluer pour répondre aux besoins uniques en matière de transport des régions rurales et du Nord de l'Ontario.

L'expérience de la clientèle demeure un domaine prioritaire tandis qu'Ontario Northland se prépare à lancer la nouvelle ère du service de transport ferroviaire de passagers Northlander, qui assurera un transport sécuritaire et fiable entre Toronto et Timmins, avec une correspondance à Cochrane. En conséquence, l'équipe des Services voyageurs a poursuivi ses travaux relatifs à la billetterie afin de garantir aux passagers la possibilité d'acheter des billets en ligne, en personne et par téléphone lors du lancement des services.

Ontario Northland a procédé à la modernisation de son centre de service à la clientèle afin de pouvoir offrir aux passagers un service bilingue 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Un financement spécialisé par l'intermédiaire des services en français a permis à l'organisme de mettre en œuvre une nouvelle technologie pour embaucher des employés de l'ensemble de la région qui peuvent travailler à distance et fournir des services en français et en anglais.

Les agents des ventes du service à la clientèle et les représentants du centre de service à la clientèle ont participé à un programme de formation interne axé sur la prestation d'un service à la clientèle exceptionnel et l'amélioration des compétences en matière d'expérience de la clientèle.

Ontario Northland a également déployé 150 traducteurs portatifs pour aider les points de vente de billets tiers, les gares d'autocars et ferroviaires, les services à bord, les chefs de train et les conducteurs d'autocars à communiquer avec les clients francophones dans la langue de leur choix.

Dans le cadre du programme du plan d'action pour la modernisation, Ontario Northland a poursuivi l'élaboration d'une stratégie à long terme pour le parc d'autocars à l'appui des décisions futures relatives aux achats et aux remplacements du parc. Ceci, combiné au succès du programme de GAE dans cette division, a facilité l'achat de quatre nouveaux autocars de remplacement et a permis de déterminer le besoin de cinq autocars supplémentaires pour améliorer la planification des services pendant les saisons de voyage de pointe.

Ontario Northland a continué de participer aux discussions et aux essais de l'industrie concernant les déplacements en autobus interurbains dans les régions rurales et nordiques. L'organisme a continué de travailler sur un programme pilote visant à mettre à l'essai la faisabilité de l'électrification des autocars et les exigences en matière d'infrastructure sur le territoire desservi par Ontario Northland. Ontario Northland a participé à quatre essais dans le cadre de ce projet.

La Commission de transport Ontario Northland (CTON) continue de collaborer avec les dirigeants autochtones de la côte de la baie James pour discuter d'initiatives de transport. Au cours des deux dernières années, de nombreuses tables rondes ont été organisées, ce qui a

permis de renforcer les relations et la collaboration. Ces discussions ont porté sur l'amélioration des infrastructures, de l'accessibilité et des services de transport afin de mieux servir les collectivités de cette région.

Ontario Northland a élargi ses services de billetterie intégrée pour les correspondances, avec Metrolinx afin d'inclure les correspondances vers les établissements postsecondaires, en plus des services déjà offerts à destination et en provenance de la gare Union et de l'aéroport Pearson. Grâce aux services de billetterie intégrée pour les correspondances, les passagers pourront ainsi acheter des billets pour les deux services à l'aide du site Web d'Ontario Northland. Cette intégration démontre l'engagement des organismes à l'égard du principe de la mobilité-service, tout en renforçant les relations de travail positives avec les partenaires communautaires.

Services ferroviaires et de transport de marchandises

Ontario Northland a continué d'appuyer les possibilités de développement économique dans le Nord-Est, en mettant l'accent sur l'exploitation minière, la foresterie et l'agriculture. À titre d'exemple, Ontario Northland a préparé le terrain pour un nouveau site de transbordement de bois à Englehart. La nouvelle installation permettra d'accroître l'efficacité et d'améliorer les services existants en augmentant la capacité pour accueillir entre 12 et 16 voitures, comparativement à la capacité de 4 voitures du site actuel.

Les Services ferroviaires ont continué de progresser dans l'harmonisation des opérations ferroviaires avec la réglementation fédérale. Ils ont notamment mis davantage l'accent sur la normalisation des protocoles et des politiques dans l'ensemble du réseau ferroviaire, ainsi qu'achevé les travaux visant à améliorer la gestion des dossiers, la formation des employés et la surveillance des opérations quotidiennes. Ces travaux comprenaient également une évaluation complète des passages à niveau de l'ensemble du réseau ferroviaire de l'organisme afin de déterminer les améliorations nécessaires et de garantir la conformité avec la réglementation fédérale. Un poste supplémentaire a été créé pour effectuer des vérifications indépendantes des travaux sous réglementation fédérale.

L'infrastructure ferroviaire est demeurée une priorité pour Ontario Northland. Les travaux de remise en état des immobilisations comprenaient la progression des travaux de remise en état de trois ponts dans la subdivision Kapuskasing et au nord de Cochrane. L'équipe a également entretenu et remplacé plus de 20 ponceaux sur l'ensemble du réseau. Entre mai et octobre 2024, environ 45 km de voies ont été remplacés et 5 passages à niveau ont été modernisés, en plus de la modernisation des passages à niveau associée au projet Northlander.

Le programme de GAE a progressé au sein des Services ferroviaires et de transport de marchandises, grâce à des séances de communication visant à appuyer la création du logiciel. Le lancement d'un logiciel de gestion des actifs est prévu pour l'exercice 2025-2026 et devrait contribuer à prévoir les travaux internes d'entretien et de réparation des voies ferrées.

Ontario Northland a amélioré le programme quinquennal d'élimination des traverses endommagées. Les traverses endommagées contiennent de la créosote qui peut contaminer le sol et l'eau. Ce programme permettra de collecter et d'éliminer environ un million de traverses endommagées provenant de l'ensemble du réseau ferroviaire, ce qui témoigne d'un engagement à l'égard de la durabilité environnementale. L'élimination responsable des

traverses endommagées, y compris le recyclage et la transformation, réduit le besoin de nouveaux matériaux, réduit au minimum les répercussions environnementales et contribue à une gestion durable des déchets. Au cours de l'exercice 2024-2025, le programme a permis d'éliminer environ 377 326 traverses dans les subdivisions Temagami, Ramore et Devonshire.

Les Services ferroviaires et de transport de marchandises ont continué à soutenir la Weeneebayko Area Health Authority dans le cadre de son projet de réaménagement à Moosonee. Pour faciliter le transport des matériaux de construction vers le chantier, l'équipe chargée de l'infrastructure a achevé la construction de 2 voies et de 2 branchements sur une distance d'environ 1 128 m.

Services généraux

Ontario Northland a continué de mettre l'accent sur la responsabilisation et la transparence. Les équipes au sein des Services généraux ont consacré leurs efforts à la mise à jour des politiques et à la mise en place de nouvelles pratiques pour maintenir l'harmonisation avec les modifications législatives et les normes de l'industrie. Elles ont notamment déployé des solutions logicielles pour améliorer les rapports financiers et l'analyse des données relatives aux coûts. En outre, conformément à la *Loi sur l'équité salariale*, Ontario Northland a élaboré un programme d'équité salariale. L'organisme a, entre autres, mis sur pied un comité d'équité salariale, recueilli la rétroaction des employés et corrigé les écarts en matière d'équité salariale.

Ontario Northland a continué d'étudier les possibilités de restructuration afin de répondre et de se préparer à la croissance organisationnelle. L'organisme a recruté avec succès un directeur général de l'administration chargé de superviser plusieurs divisions de services généraux, notamment la technologie de l'information, les ressources humaines, les finances et la modernisation de l'organisme.

L'organisme a continué d'adhérer aux pratiques exemplaires de l'industrie à mesure que les améliorations en matière de cybersécurité, d'intelligence artificielle et de gestion des données évoluent. Pour renforcer la cybersécurité, Ontario Northland a harmonisé ses stratégies avec les normes de l'industrie, assurant ainsi une protection solide de son infrastructure numérique. Cela comprend notamment la mise en œuvre de mesures de sécurité de pointe, la réalisation de vérifications périodiques et la prestation à ses employés d'une formation complète sur les derniers protocoles de cybersécurité. Ontario Northland a collaboré avec un fournisseur de services de sécurité tiers afin d'améliorer la cybersécurité dans toutes les divisions de l'organisme, y compris les Services ferroviaires et les Services voyageurs. Ontario Northland a également pris des mesures importantes pour intégrer l'IA de manière responsable et efficace à ses activités. L'organisme a établi une politique en matière d'IA qui reflète directement la Directive sur l'utilisation responsable de l'intelligence artificielle du gouvernement de l'Ontario. En outre, l'organisme exige que tout employé ayant besoin d'accéder à la technologie de l'IA suive et réussisse une formation spécialisée.

Les progrès liés au programme de renouvellement des installations à long terme se sont poursuivis au cours de cet exercice et comprennent des projets tels que l'achèvement du bâtiment d'entretien mécanique à Hearst, l'installation d'entretien des voies à Englehart, l'agrandissement de l'installation d'entretien des autocars à North Bay et une nouvelle sablière à Englehart. Au nombre des autres projets notables figurent les travaux de réparation des logements du personnel à Moosonee, des études techniques pour la réparation de la remise d'outillage et du bâtiment de la salle à manger à Temagami, ainsi que la démolition de plusieurs

sites en état critique. Des économies de coûts continues ont été réalisées grâce à des améliorations qui ont permis de réduire les dépenses de fonctionnement et de soutenir les initiatives de l'organisation en matière d'environnement et de durabilité.

L'équipe chargée du marketing et des communications a atteint plusieurs objectifs clés au cours de l'exercice, notamment celui de multiplier les occasions d'établir des relations communautaires et de renforcer les partenariats. Au nombre des exemples figurent l'augmentation des activités de mobilisation communautaire telles que la promotion des services de l'organisme lors d'événements communautaires tels que le festival Creefest, la conférence de la Northern Ontario Municipal Association, la conférence de la Federation of Northern Ontario Municipalities et la Canadian Mining Expo. L'équipe a également mis l'accent sur les ventes génératrices de recettes, ainsi que sur l'examen de nouvelles possibilités et de nouveaux partenariats. Ontario Northland a continué de faire part des progrès réalisés dans le cadre du projet Northlander, notamment en fournissant des avis de construction aux collectivités, en appuyant le MTO dans ses annonces publiques, en fournissant des mises à jour sur le site Web de l'organisme et en achevant les exigences de conception pour le nouvel équipement ferroviaire.

Résumé des répercussions sur les ressources humaines

Afin de soutenir les postes essentiels et de répondre aux besoins opérationnels en constante évolution d'Ontario Northland, l'équipe des ressources humaines a mis l'accent sur les domaines suivants afin de recruter et de maintenir en poste une main-d'œuvre diversifiée, tout en soulignant la transparence et en réduisant la complexité des processus de recrutement.

Une stratégie d'acquisition de talents a été élaborée pour évaluer l'état actuel de la fonction d'acquisition de talents et a donné lieu à la création d'une charte d'acquisition de talents, achevée en avril 2024. La charte énonce des principes directeurs clés pour l'état futur de l'acquisition de talents, notamment :

- l'intégration aux décisions stratégiques de l'organisation;
- l'évolutivité en vue d'une croissance future;
- l'établissement d'un partenariat proactif et consultatif avec les services;
- la transparence, la responsabilisation et intégrité des données;
- l'expérience positive des candidats et des responsables de l'embauche.

L'organisme a continué de travailler à l'atteinte des jalons indiqués dans cette charte. À titre d'exemple, les travaux ont progressé relativement à un nouveau modèle opérationnel d'acquisition de talents.

Une analyse exhaustive des activités a également été réalisée afin d'évaluer la répartition de la charge de travail, l'harmonisation organisationnelle et la clarté des rôles au sein des différents services. Ces travaux ont permis d'appuyer les propositions d'équivalents temps plein prévues par le plan d'activités et de contribuer à établir l'ordre de priorité des besoins en main-d'œuvre liés à des projets essentiels tels que la GAE et le retour du Northlander.

Ontario Northland a également respecté tous les engagements liés à la rémunération énoncés dans le plan d'activités de l'exercice 2024-2025, notamment de procéder à un examen de la structure salariale existante des employés non syndiqués et à une analyse du marché afin de

garantir l'harmonisation avec les normes de l'industrie, l'équité interne et les objectifs organisationnels.

À la suite de cinq négociations fructueuses de conventions collectives, des problèmes de compression immédiats ont également été relevés et réglés pour les postes de supervision et de leadership non syndiqués. En outre, un rajustement salarial unique axé sur le marché a été mis en œuvre pour les postes dans les métiers spécialisés afin d'améliorer la compétitivité et de mieux attirer et maintenir en poste la main-d'œuvre qualifiée. Des rajustements ciblés de la rémunération ont également été mis en œuvre pour maintenir l'uniformité à l'interne et favoriser le maintien en poste du personnel, et un examen complet supplémentaire de la structure salariale des employés non syndiqués a été réalisé en réponse à l'évolution des besoins en main-d'œuvre et à la croissance organisationnelle.

Des progrès ont également été réalisés relativement à la stratégie continue en matière de personnel et de culture d'Ontario Northland, y compris une section consacrée à la reconnaissance des employés dans un bulletin d'information hebdomadaire de l'organisation. Cette initiative a donné aux employés l'occasion de témoigner leur reconnaissance et de reconnaître les contributions de leurs collègues. Ontario Northland a également tiré parti du Programme d'aide aux employés et à leurs familles pour offrir à son personnel un meilleur accès au soutien en matière de santé mentale, en proposant deux séances de formation facultatives à l'intention des chefs et des responsables des ressources humaines.

Le tableau ci-dessous montre la croissance des équivalents temps plein (ETP) au cours des trois derniers exercices. Les ressources en ETP ont augmenté à l'appui d'initiatives importantes telles que la GAE, qui améliore l'entretien proactif et la planification des immobilisations. En outre, des travaux externes tels que les projets de remise à neuf de Metrolinx ont considérablement augmenté le nombre d'ETP, ainsi que le retour du Northlander.

ETP			
	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Employés	830	914	1 030
Cadres	9	10	11
Nombre total d'ETP	839	924	1 041

Gestion des risques d'entreprise et événements importants

Gestion des risques d'entreprise

Ontario Northland a continué d'améliorer et de normaliser son programme de gestion des risques d'entreprise (GRE) afin de mieux soutenir le processus décisionnel de l'organisation. La détermination, l'évaluation, la gestion, la surveillance et la communication des nouveaux risques demeurent essentielles à la réussite de l'entreprise.

Le processus de GRE comprend la tenue de discussions périodiques sur les risques susceptibles de nuire à la réalisation des objectifs stratégiques et les plans visant à atténuer les répercussions des risques sur les résultats souhaités. L'équipe prend en compte les menaces pour la santé et la sécurité du public et des employés, l'infrastructure physique et virtuelle, ainsi que les ressources essentielles telles que la main-d'œuvre, le financement et l'équipement.

Ces discussions portent sur l’environnement externe en constante évolution dans lequel Ontario Northland mène ses activités. Les facteurs politiques, économiques et environnementaux sont pris en compte lors des séances de détermination et d’évaluation des risques, ce qui peut également exercer une influence sur les mesures d’atténuation prévues. Le processus de GRE d’Ontario Northland vise à fournir à la direction, au conseil d’administration et au ministère un profil de risque complet et réfléchi afin de faciliter la prise de décisions.

Le tableau suivant résume les principaux risques recensés par l’organisme au niveau de l’entreprise.

Détermination des risques	Stratégie d’atténuation
Gestion de la main-d’œuvre – Ontario Northland doit relever des défis pour attirer et maintenir en poste les ressources en raison de la concurrence relative aux talents, d’une pénurie de personnel formé dans les métiers spécialisés, de problèmes de rémunération et de difficultés à attirer des professionnels dans le Nord de l’Ontario. Ces facteurs peuvent nuire à sa capacité de réaliser ses priorités clés.	Ce risque a été mentionné dans le plan d’activités 2024-2025 et demeuré un RISQUE ÉLEVÉ pendant l’exercice. Les programmes pour apprentis continuent d’être utilisés pour éliminer les obstacles à l’entrée dans les métiers spécialisés. Ontario Northland poursuivra ses travaux en matière d’acquisition de talents, de marketing et d’examen des stratégies de rémunération. Ontario Northland a également donné suite à la question de la rémunération en réalisant une analyse du marché et a mis en œuvre des augmentations des avantages sociaux.
Des membres du public pourraient être exposés à des risques sur des sites situés sur ou à proximité des biens immobiliers d’Ontario Northland qui ont été contaminés dans le passé en raison de l’utilisation antérieure de ces terrains. Certains biens immobiliers appartenant à Ontario Northland, dont un ancien site d’exploitation minière, nécessitent une analyse supplémentaire et un éventuel assainissement.	Ce risque a été mentionné dans le plan d’activités 2024-2025, mais il est passé d’un RISQUE ÉLEVÉ à un risque MOYEN-ÉLEVÉ pendant l’exercice. En mars 2025, la CTON a lancé un marché public pour la réalisation d’études préalables de géoingénierie des dangers miniers sur des sites prioritaires. Ontario Northland prend toutes les mesures de sécurité provisoires nécessaires, comme la pose de panneaux d’indication et de clôtures, dans l’attente d’une solution à long terme.

Événements importants

Au cours de l’été 2024, un déraillement s’est produit dans la subdivision Kirkland Lake d’Ontario Northland, près de Larder Lake, touchant neuf wagons. Il n’y a eu aucun blessé et le contenu des wagons a été maîtrisé sans qu’aucun déversement ne soit signalé. Cet événement

important a entraîné des coûts de 2,9 millions de dollars qui se sont ajoutés aux dépenses d'Ontario Northland.

Mesures du rendement

Ontario Northland améliore activement son programme de mesure du rendement afin de surveiller les secteurs d'activité, d'atteindre les objectifs organisationnels et d'assurer l'harmonisation avec les priorités de l'organisme et du gouvernement. Grâce aux efforts de modernisation, on veille à ce que les mesures du rendement soient clairement définies et améliorées. Ce programme comprend des indicateurs critiques qui sont axés sur l'efficacité, la rentabilité, la durabilité, la sécurité et l'expérience de la clientèle, appuyant ainsi les améliorations opérationnelles et les initiatives gouvernementales.

Tout au long de l'année, Ontario Northland a commencé à recruter et à mettre sur pied une équipe de mesure du rendement, comprenant des postes tels que ceux de chef, Planification des activités et renseignements opérationnels, de chef d'équipe, Renseignements opérationnels, et d'analystes des rapports et des renseignements opérationnels. Cette équipe a établi un cadre de mesure du rendement et collabore régulièrement avec le MTO pour garantir l'exactitude des rapports sur les mesures. En outre, l'équipe travaille à la normalisation des processus afin de garantir la disponibilité des renseignements pour la prise de décisions.

Les mesures du rendement stratégiques présentées dans le présent rapport visent à surveiller efficacement les activités opérationnelles d'Ontario Northland, à assurer l'harmonisation avec les objectifs organisationnels et améliorer le rendement global. Certaines mesures n'ont pas été communiquées en raison de leur incidence limitée sur l'évaluation ou l'amélioration du rendement global de l'organisme. Ontario Northland met en œuvre des mesures de GAE dans toutes les divisions opérationnelles et lancera le programme à la fin du mois de novembre 2025. Cette initiative vise à établir des mesures normalisées pour évaluer le rendement des grands projets en cours, y compris la redéfinition de la mesure de la disponibilité du parc d'autocars en fonction des nouvelles données du logiciel de GAE. Par conséquent, cette mesure a été exclue du présent rapport annuel jusqu'à ce que les renseignements pertinents soient disponibles.

Indicateurs de rendement clés

Achalandage dans les autocars

Réalisation de l'exercice 2024-2025	Objectif pour l'exercice 2024-2025	Exercice 2023-2024	Exercice 2022-2023
306 335	254 544	314 332	281 790

Renseignements :

L'achalandage dans les autocars correspond au nombre total de billets de passage d'autocar pour lesquels des recettes ont été réalisées au cours d'un exercice donné.

Au cours des trois dernières années, l'achalandage a progressivement repris selon les niveaux précédant la pandémie. Bien que les IRC aient augmenté de l'exercice 2022-2023 à l'exercice 2023-2024, ils ont connu une légère baisse au cours de l'exercice 2024-2025. L'objectif pour l'exercice 2024-2025 a été fixé au bas mot à 254 544, reflétant l'incertitude quant à l'évolution des tendances en matière d'achalandage. Malgré cette approche prudente, nous avons dépassé l'objectif de 51 791, atteignant un achalandage total de 306 335.

Cette hausse de l'achalandage n'est pas directement attribuable à des améliorations précises des services, mais reflète plutôt le rétablissement des tendances en matière de déplacement précédant la pandémie. Le dépassement de notre objectif est un signe positif que nous avons maintenu la confiance du public, en encourageant les utilisateurs à revenir à nos services.

Achalandage du train de passagers Polar Bear Express

Réalisation de l'exercice 2024-2025	Objectif pour l'exercice 2024-2025	Exercice 2023-2024	Exercice 2022-2023
55 957	51 307	52 758	46 201

Renseignements :

L'achalandage du train de passagers Polar Bear Express (PBX) correspond au nombre total de billets de passage pour lesquels des recettes ont été réalisées au cours d'un exercice donné.

Au cours des deux dernières années, l'achalandage a connu une hausse importante à la suite de la pandémie de COVID-19. Les déplacements à destination et en provenance des collectivités de la côte de la Baie James ont repris, contribuant ainsi à cette croissance. Pour l'exercice 2024-2025, l'achalandage prévu était de 51 307, ce qui a été dépassé de 4 650 et porte le total à 55 957. Cette augmentation peut être attribuable aux nouveaux projets de construction à Moosonee, y compris un hôpital, une usine de traitement de l'eau et d'autres améliorations civiles. En outre, la route d'hiver Wetum est de moins en moins fiable, ce qui incite plutôt les passagers à utiliser le service du PBX. Au cours des années à venir, l'objectif d'achalandage sera rajusté pour mieux correspondre au rendement réel observé au cours des années précédentes, afin de veiller à ce que les prévisions reflètent les tendances et améliorations récentes.

Chargements de marchandises transportés

Réalisation de l'exercice 2024-2025	Objectif pour l'exercice 2024-2025	Exercice 2023-2024	Exercice 2022-2023
35 894	41 000	37 957	41 186

Renseignements :

Le nombre de wagons de marchandises transportés mesure le nombre de wagons transportés pour des clients au cours d'un exercice. Ce chiffre montre que les clients des services de transport ferroviaire de marchandises d'Ontario Northland ont continué à faire confiance à nos services.

L'objectif est fixé en fonction d'une analyse complète des conditions actuelles du marché, des données sur le rendement antérieur et de la continuité prévue des projets ou des nouvelles possibilités d'affaires avec nos clients. Bien qu'Ontario Northland ait connu une augmentation de ses recettes ferroviaires, les volumes totaux de wagons complets de marchandises ont diminué au cours des deux dernières années, essentiellement en raison de la fermeture de l'usine Rayonier Advanced Materials à Temiskaming, qui ne contribuait auparavant qu'au trafic de manœuvre.

Services ferroviaires – Tonnes-milles payantes

Réalisation de l'exercice 2024-2025	Objectif pour l'exercice 2024-2025	Exercice 2023-2024	Exercice 2022-2023
487 127 000	410 000 000	453 612 000	409 624 000

Renseignements :

Les tonnes-milles payantes fournissent à Ontario Northland un moyen de mesurer le rendement progressif en assurant le suivi des chargements en fonction de la distance. Cette mesure standard dans l'industrie du transport ferroviaire de marchandises en Amérique du Nord calcule les recettes générées par le transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un mille.

Les tonnes-milles payantes servent d'outil de référence rapide pour l'analyse de la productivité sur des territoires ou des périodes précis et permettent de déterminer les domaines où des modifications s'imposent. Des changements importants dans les tendances en matière de circulation, la saisonnalité ou les comportements des clients en matière d'expédition pourraient mettre en évidence la nécessité de réviser la fréquence ou la puissance des trains.

Malgré tous nos efforts pour estimer avec exactitude les tonnes-milles payantes chaque année, les deux dernières années ont révélé une sous-estimation des objectifs, ce qui s'est traduit par un dépassement des objectifs; cet écart est également attribuable en partie à une augmentation du nombre de wagons complets de marchandises de clients.

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

Réalisation de l'exercice 2024-2025	Objectif pour l'exercice 2024-2025	Exercice 2023-2024	Exercice 2022-2023
447	450	322	374

Renseignements :

Rapport annuel 2024-2025 de la CTON

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

On assure un suivi mensuel à cet égard pour chaque subdivision de la voie ferrée. Les limitations de vitesse sont un bon moyen d'évaluer l'état de l'infrastructure des voies ferrées et le succès des investissements dans les immobilisations. Cette mesure est d'une grande utilité pour déterminer où, sur le réseau, il faut investir. Moins il y a de minutes de pénalité, plus l'infrastructure est en bon état.

Notre rendement lié aux minutes de pénalité à la suite d'une limitation de vitesse sur la voie s'est élevé à 447, soit légèrement en deçà de l'objectif de 450. Ce résultat est essentiellement attribuable à l'importance des travaux effectués sur les voies, qui ont nécessité le ralentissement des trains pendant des périodes considérables. Le principal facteur de contribution a été le volume élevé de travaux entrepris.

Sécurité – Taux de fréquence des accidents ayant entraîné des arrêts de travail

Réalisation de l'exercice 2024-2025	Objectif pour l'exercice 2024-2025	Exercice 2023-2024	Exercice 2022-2023
3,17	1,70	2,93	3,56

Renseignements :

Le taux de fréquence des accidents ayant entraîné des arrêts de travail est mesuré selon le nombre d'accidents ayant entraîné des arrêts de travail (un travailleur blessé qui n'est pas en mesure de reprendre le travail le lendemain). Le calcul correspond au nombre total d'incidents ayant entraîné des arrêts de travail sur le nombre total d'heures travaillées par les employés d'Ontario Northland pour 200 000 heures travaillées. Ontario Northland a fixé les objectifs du taux de fréquence des accidents ayant entraîné des arrêts de travail en fonction des pratiques exemplaires de l'industrie, tout en tenant compte des défis et des conditions propres au Nord de l'Ontario.

Au cours de l'exercice 2024-2025, Ontario Northland a observé une augmentation des incidents ayant entraîné des arrêts de travail avec 27 cas, soit 4 de plus que l'exercice précédent. Ces incidents ont fait l'objet d'un suivi pour diverses divisions, dont les Services généraux, les transports et le CRR. Cela s'est traduit par un taux de fréquence des accidents ayant entraîné des arrêts de travail de 3,17, soit une hausse comparativement à 2,93 au cours de l'exercice précédent. L'augmentation du nombre de blessures signalées est principalement attribuable aux nouveaux employés qui travaillent dans l'atelier des wagons avec du matériel dont ils apprennent encore à se servir. Pour résoudre ce problème, Ontario Northland a embauché un formateur en santé et sécurité spécialisé dont l'objectif est d'élaborer un programme de formation destiné aux travailleurs de la production et axé sur les compétences de base telles que la manipulation des outils.

Ratio de recouvrement des coûts

Réalisation de l'exercice 2024-2025	Objectif pour l'exercice 2024-2025	Exercice 2023-2024	Exercice 2022-2023
65 %	62 %	69 %	69 %
71 % à l'exclusion du Polar Bear Express	67 % à l'exclusion du Polar Bear Express	76 % à l'exclusion du Polar Bear Express	75 % à l'exclusion du Polar Bear Express

Renseignements :

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

Ontario Northland s'efforce constamment d'améliorer son ratio de recouvrement des coûts en mettant en œuvre des initiatives visant à réaliser des économies dans le cadre de ses activités, en optimisant son utilisation des immobilisations provinciales et en augmentant ses recettes. Le ratio de recouvrement des coûts d'Ontario Northland a dépassé de 3 % l'objectif fixé, car les dépenses ont été inférieures de 19,9 millions de dollars au budget, l'objectif du ratio de recouvrement des coûts étant fondé sur le budget du plan d'activités.

Cependant, le ratio de recouvrement des coûts d'Ontario Northland a augmenté par rapport à l'exercice précédent en raison de la modernisation des processus et des technologies ayant plus de 120 ans, ce qui entraînera des coûts ponctuels importants, notamment pour les programmes de transformation de la GAE et de la PRE. Ces deux programmes ont des calendriers de mise en œuvre différents; toutefois, l'achèvement du programme de transformation de la GAE est prévu au plus tard à la fin de l'exercice 2025-2026 et le programme de transformation de la PRE en est à sa phase de planification. Une fois mis en place, ces programmes permettront d'accroître considérablement l'efficacité. En outre, le retour du Northlander devrait réduire davantage le ratio de recouvrement des coûts au cours des exercices à venir. On procède à la mise en œuvre d'autres initiatives pour améliorer ce ratio.

Rendement financier

Au cours de l'exercice 2024-2025, Ontario Northland s'est acquittée efficacement de son mandat, qui consiste à fournir des services de transport régionaux essentiels, tout en gérant ses fonds de fonctionnement et d'immobilisations. Les explications et l'analyse suivantes de la situation et des résultats financiers doivent être lues conjointement avec les états financiers vérifiés et les notes connexes.

Les recettes de fonctionnement totales et autres recettes d'Ontario Northland ont augmenté, passant de 108,5 millions de dollars l'exercice précédent à 127,8 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 18 %. Cette croissance est attribuable à une hausse de l'achalandage, à une augmentation des travaux contractuels externes dans les ateliers de l'organisme et à une augmentation des recettes du transport de marchandises. En outre, le

Rapport annuel 2024-2025 de la CTON

gouvernement de l'Ontario et Transports Canada ont contribué aux opérations à hauteur d'environ 89,3 millions de dollars, ce qui porte le total des recettes de fonctionnement et des contributions gouvernementales à 217 millions de dollars, soit une augmentation de 29 %.

Les dépenses d'Ontario Northland avant les autres postes totalisaient 187,1 millions de dollars¹, comparativement à 152,2 millions de dollars l'exercice précédent, ce qui représente une augmentation de 23 %. Cette augmentation est attribuable à la hausse des coûts de la main-d'œuvre, des avantages sociaux, des matériaux et des pièces. Plus précisément, cette augmentation est attribuable aux augmentations annuelles de l'échelle syndicale des salaires, à l'augmentation de la main-d'œuvre découlant de la croissance des services de remise à neuf et de réparation, ainsi qu'à la nécessité de disposer de plus de matériel à l'appui des travaux contractuels. En outre, la hausse des coûts du carburant a eu une incidence sur les budgets opérationnels de l'ensemble des divisions.

Le MTO continue d'appuyer Ontario Northland en modernisant la technologie et les processus. Cela comprend un investissement opérationnel de 8,5 millions de dollars, comparativement à 4,8 millions de dollars l'exercice précédent. Cet investissement couvre les coûts de développement du logiciel de GAE Hexagon et la poursuite de la mise en œuvre des processus et pratiques de GAE. En outre, la mise sur pied d'une équipe chargée de la mise en œuvre de la PRE et la mise à niveau de la technologie infonuagique progressent.

Ontario Northland a enregistré un excédent des recettes sur les dépenses de 8,7 millions de dollars pendant l'exercice comparativement à un excédent de 6,7 millions de dollars l'exercice précédent.

Recettes

Les recettes opérationnelles d'Ontario Northland ont augmenté de 18 % (19,3 millions de dollars) comparativement à l'exercice précédent. Les recettes totales de l'exercice s'élèvent à 127,8 millions de dollars, ce qui s'harmonise étroitement avec un budget de 127,9 millions de dollars. Les recettes par exercice (de 2022-2023 à 2024-2025) sont présentées ci-dessous.

Rapport financier	Exercice 2022- 2023	Exercice 2023- 2024	Exercice 2024- 2025	Exercice 2024- 2025	Exercice 2024- 2025	Exercice 2024-2025	Exercice 2024-2025	Exercice 2024-2025
(en milliers de dollars)	Chiffres réels	Chiffres réels	Chiffres réels	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
Recettes des	53 732	59 041	63 345	46 825	16 520	35 %	4 304	7 %

¹ Voir l'Annexe : États financiers, note 12.

Services ferroviaires								
Recettes du PBX	8 666	8 975	9 380	10 665	(1 285)	(12 %)	405	5 %
Recettes des Services d'autocars	15 666	17 387	17 673	16 340	1 333	8 %	286	2 %
Recettes des Services de remise à neuf et de réparation (CRR)	15 588	21 546	35 835	53 263	(17 428)	(33 %)	14 289	66 %
Autres recettes	1 245	1 535	1 536	789	747	95 %	1	- %
Total des recettes	94 897	108 484	127 769	127 882	(113)	- %	19 285	18 %

Les Services ferroviaires sont demeurés la principale source de recettes d’Ontario Northland, générant 63,3 millions de dollars. La majorité de ces recettes provient de quatre principaux clients de l’industrie minière et de l’industrie du bois d’œuvre. Au cours de l’exercice 2024-2025, les recettes ferroviaires ont augmenté de 4,3 millions de dollars (7 %) par rapport à l’exercice précédent et ont dépassé le budget de 16,5 millions de dollars (35 %). Cette augmentation est attribuable à la hausse des recettes liées au supplément pour le carburant, à l’arrivée de nouveaux clients dans le secteur du transport de marchandises et à l’augmentation des recettes liées aux infrastructures.

Le train de passagers Polar Bear Express a généré des recettes de 9,4 millions de dollars pour Ontario Northland, soit une hausse de 0,4 million de dollars (5 %) par rapport à l’exercice précédent et 1,3 million de dollars (12 %) en deçà des prévisions budgétaires. Cette augmentation est attribuable à une hausse de l’achalandage de 6 % et à une hausse des ventes de services à bord.

Les services d’autocars réguliers et nolisés ont généré des recettes de 17,7 millions de dollars, ce qui représente une hausse de 0,3 million de dollars (2 %) par rapport à l’exercice précédent. Ce chiffre est supérieur de 1,3 million de dollars (8 %) aux prévisions budgétaires. Malgré une baisse de l’achalandage comparativement aux exercices précédents, les ventes moyennes par voyage ont augmenté en raison de la distance parcourue.

Le CRR a généré des recettes de 35,8 millions de dollars, ce qui représente une hausse de 14,3 millions de dollars (66 %) par rapport à l’exercice précédent. Ce chiffre est inférieur de 17,4 millions de dollars (33 %) à l’objectif, en raison de retards dans la chaîne d’approvisionnement et dans le calendrier des travaux effectués dans le cadre d’un important contrat externe au sein de l’atelier des voitures voyageurs.

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

Dépenses

Les coûts de fonctionnement (avant les autres postes, tels que l'amortissement, les radiations de stocks, les avantages sociaux futurs) pour l'exercice étaient de 187,1 millions de dollars, soit 20 millions de dollars (10 %) de moins que les prévisions budgétaires et 35 millions de dollars (23 %) de plus que l'exercice précédent.

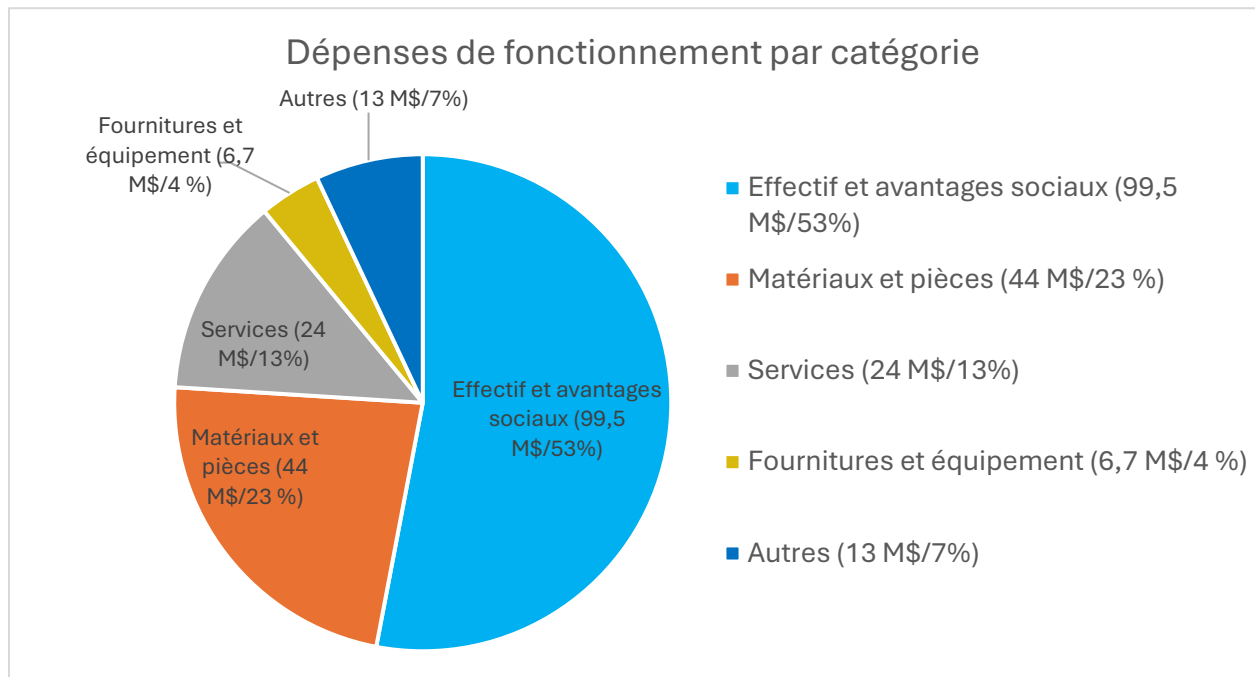
Les dépenses par exercice (de 2022-2023 à 2024-2025) sont présentées ci-dessous.

Rapport financier	Exercice 2022-2023	Exercice 2023-2024	Exercice 2024-2025	Exercice 2024-2025	Exercice 2024-2025	Exercice 2024-2025	Exercice 2024-2025	Exercice 2024-2025
(en milliers de dollars)	Chiffres réels	Chiffres réels	Chiffres réels	Budget	Écart en dollars par rapport au budget	Écart en pourcentage par rapport au budget	Écart en dollars par rapport à l'exercice précédent	Écart en pourcentage par rapport à l'exercice précédent
Effectif et avantages sociaux	70 723	82 851	99 540	101 960	(2 420)	(2 %)	16 689	20 %
Matériaux et pièces	32 973	35 980	43 953	55 727	(11 774)	(21 %)	7 972	22 %
Services	13 897	18 463	23 957	21 329	2 628	12 %	5 494	30 %
Fournitures et matériel	5 346	5 393	6 677	5 250	1 427	27 %	1 285	24 %
Administration et autres	9 884	9 549	12 990	22 751	(9 761)	(43 %)	3 441	36 %
Total des dépenses	132 823	152 236	187 117	207 017	(19 900)	(10 %)	34 881	23 %

Les écarts importants peuvent s'expliquer comme suit :

- Le poste Effectif et avantages sociaux, qui constitue la principale dépense de l'organisme, soit 53 % des coûts totaux, a augmenté de 16,7 millions de dollars (20 %) pour atteindre 99,5 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation est attribuable au rajustement annuel en fonction du coût de la vie, à la ratification par le syndicat, aux rajustements visant à assurer l'équité salariale et à l'ajout de nouveaux employés pour soutenir les travaux de remise à neuf, le programme de transformation de la GAE et le retour du Northlander.
- Le poste Matériaux et pièces, qui représente 23 % des dépenses de l'organisme, a augmenté de 8 millions de dollars (22 %) pour atteindre 44 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent. Ces dépenses étaient inférieures de 11,8 millions de dollars (21 %) au budget. Cette augmentation est principalement attribuable à des changements liés au calendrier des travaux de remise à neuf de Metrolinx et à une augmentation des dépenses relatives aux matériaux achetés à l'appui des divisions opérationnelles.

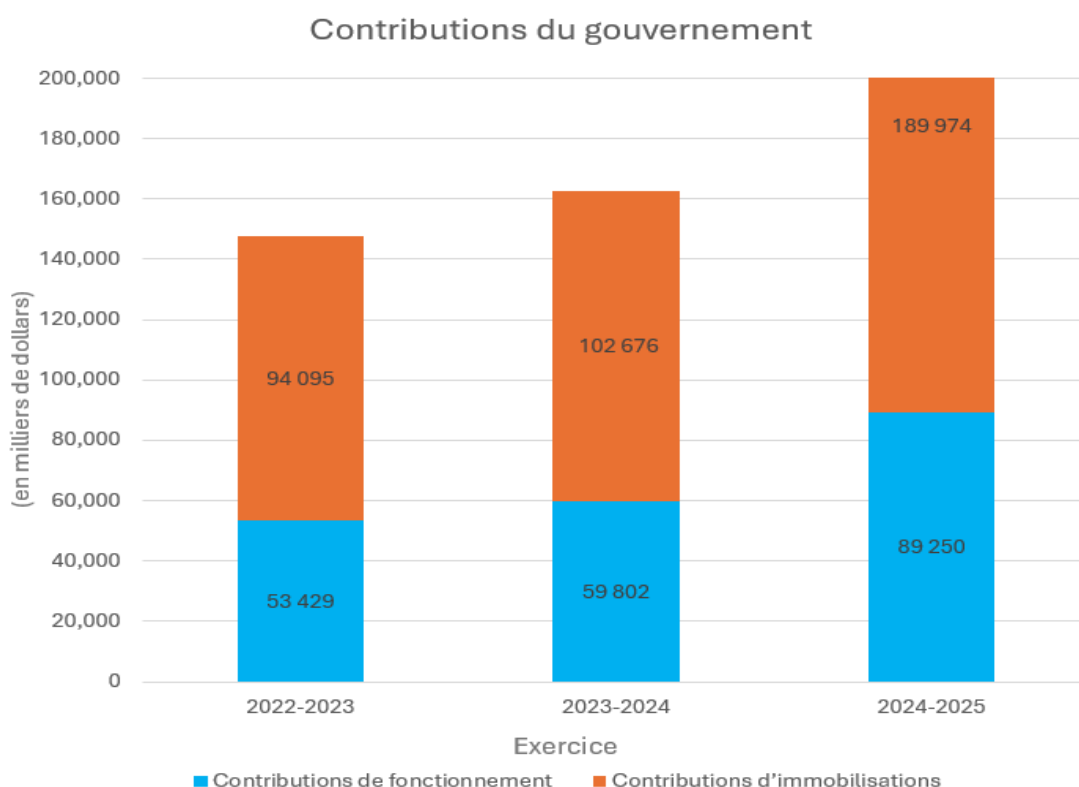
- Le poste Services, qui représente 13 % des dépenses de l'organisme, a augmenté de 5,5 millions de dollars (30 %) pour atteindre 24 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent et a dépassé le budget de 2,6 millions de dollars (12 %). Cela est attribuable à la réaffectation des dépenses de location de wagons de marchandises et de location qui étaient budgétisées dans le poste Administration et autres dépenses.
- Le poste Fournitures et matériel, qui représente 4 % des dépenses de l'organisme, a augmenté de 1,3 million de dollars (24 %) pour atteindre 6,7 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent et a dépassé le budget de 1,4 million de dollars (27 %). Cette augmentation est principalement attribuable à des changements liés au calendrier des travaux de remise à neuf de Metrolinx et comprend une augmentation des dépenses relatives aux fournitures achetées à l'appui des divisions opérationnelles.
- Le poste Administration et autres dépenses englobe des coûts tels que les assurances, les taxes foncières, le marketing, les déplacements et la formation. Le poste Administration et autres dépenses a enregistré une augmentation de 3,4 millions de dollars (36 %) pour atteindre 13 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent, ce qui représente 10 millions de dollars (43 %) en deçà du budget. Cette augmentation est attribuable à la réaffectation des dépenses de location de wagons de marchandises et de location au poste Services.



Contributions de fonctionnement gouvernementales

Le gouvernement de l'Ontario verse à Ontario Northland une subvention de fonctionnement correspondant aux dépenses de fonctionnement moins les recettes, les avantages sociaux futurs des employés, le produit de la vente d'actifs et les paiements du principal effectués sur un

prêt afin de veiller à ce qu'Ontario Northland dispose de fonds suffisants pour fonctionner et remplir son mandat. Ontario Northland a reçu 89,3 millions de dollars en contributions de fonctionnement de la part du gouvernement de l'Ontario et de Transports Canada en 2024-2025, ce qui représente une augmentation de 49 % par rapport à l'exercice précédent, mais est légèrement supérieur au budget de 84,6 millions de dollars, soit 7 %. Cette augmentation par rapport à l'exercice précédent est attribuable à une augmentation des coûts liés à l'inflation et à l'indice des prix à la consommation pour des articles matériels tels que le carburant, à une hausse des coûts liés à l'effectif et aux avantages sociaux, ainsi qu'à l'investissement du gouvernement provincial dans la technologie pour l'organisme, comme la GAE et la PRE.



Contributions du gouvernement relatives aux immobilisations et investissements

Les dépenses en immobilisations d'Ontario Northland ont totalisé 190 millions de dollars provenant du gouvernement de l'Ontario et de Transports Canada, ce qui représente une augmentation de 9 % par rapport à l'exercice précédent. Toutefois, les dépenses totales sont inférieures de 38 % aux prévisions budgétaires de 305,3 millions de dollars. Ce manque à gagner est attribuable à la nécessité de reporter le financement à l'exercice 2025-2026, en raison de la prolongation des calendriers de construction et des retards dans la réception de véhicules et d'équipement importants.

Ontario Northland a affecté 79,5 millions de dollars aux dépenses en immobilisations des Services ferroviaires. Ces fonds ont été consacrés à l'entretien et à la modernisation des infrastructures, un investissement de 37,6 millions de dollars ayant été réalisé dans l'infrastructure ferroviaire et un investissement de 41 millions de dollars dans les bâtiments, l'équipement et le matériel roulant. Voici un résumé des travaux d'immobilisations réalisés :

- Les travaux de remise en état des immobilisations ont progressé en ce qui concerne deux ponts, le remplacement de six ponceaux et la modernisation du système de signalisation de cinq passages à niveau. De plus, 43 km de voies ont été nivelés et alignés, 41 955 traverses ont été installées, 377 326 traverses ont été éliminées et 33,6 km de voies ferrées ont été améliorés.
- On a procédé à la modernisation de nombreux bâtiments, dont le siège social, divers complexes d'ateliers, les installations d'autocars, ainsi que les gares de triage de Kirkland Lake et de Cochrane. Les travaux d'agrandissement de l'atelier d'Englehart, qui ont été amorcés au cours de l'exercice 2023-2024, ont été achevés au cours de l'exercice 2024-2025.
- Les principales améliorations apportées l'équipement comprennent l'installation d'une tour à essieux montés portative, l'installation de la technologie de sécurité Protran, soit un système anticollision, dans cinq machines, camions et modules personnels, un wagon à ballast, un vérin à vis électrique portatif de 50 tonnes, ainsi que le remplacement de véhicules en fin de vie. On a également achevé la remise en état de huit de locomotives et procédé à l'achat de quatre locomotives d'occasion.

Les dépenses en immobilisations liées au fonctionnement des autocars s'élevaient à 6,3 millions de dollars. Les projets d'immobilisations réalisés dans le cadre de ces dépenses comprennent ce qui suit :

- achèvement de la construction de l'abri pour les autocars à North Bay;
- travaux d'agrandissement de 186 m² des entrepôts d'autocars à North Bay;
- achat de trois nouveaux autocars pleine grandeur pour le parc d'Ontario Northland, dont deux sont accessibles en fauteuil roulant. Ces unités visent à remplacer les autocars existants du parc à la fin de leur cycle de vie;
- achèvement du remplacement des transmissions et des moteurs de six autocars.

Au total, les dépenses en immobilisations du Polar Bear Express s'élevaient à 12,1 millions de dollars. De ces dépenses, 11,6 millions de dollars ont été investis dans l'infrastructure ferroviaire, tandis que le reste, soit 447 000 \$, a été investi dans des bâtiments et de l'équipement. Les projets d'immobilisations réalisés pendant l'exercice en cours sont les suivants :

- travaux de remise en état des immobilisations, tels que la première année sur deux des travaux de remise en état du pont au point milliaire 162,0 de la subdivision Island Falls, le remplacement de 9 ponceaux, l'installation de 27 215 m de rail de remploi et le remplacement de 25 635 traverses;
- la modernisation des bâtiments et l'achat d'équipement tels que la solution de drainage pour le service d'entretien de la voie ferrée et le stationnement de la gare de triage de Cochrane, ainsi que l'installation de la solution Wi-Fi du Polar Bear Express.

Au total, les dépenses en immobilisations du Northlander s'élevaient à 92,1 millions de dollars. L'investissement total dans l'infrastructure ferroviaire était de 28,3 millions de dollars. Un

investissement de 63,9 millions de dollars a été réalisé dans les terrains, les bâtiments et le matériel roulant. Voici la liste des faits saillants de l'avancement des travaux :

- L'infrastructure ferroviaire comprend l'élimination de 5 591 joints, ce qui représente 345 km de rames de longs rails soudés dans la subdivision Temagami, l'amélioration de 28 km de voies ferrées dans la subdivision Ramore, l'achèvement important des travaux nécessaires à la voie de contournement de North Bay, qui sera achevée au cours du prochain exercice, ainsi que l'achèvement des travaux sur 6 passages à niveau et le début de la modernisation de 4 autres passages à niveau situés sur le corridor du Northlander.
- Les investissements fonciers comprennent l'acquisition des parcelles de terre nécessaires auprès de la Ville de North Bay, de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et d'AIM Recycling.
- Les travaux de modernisation des gares de North Bay, de Temiskaming Shores et d'Englehart ont commencé, et des abris ont été acquis pour d'autres arrêts.
- En outre, des paiements d'étape pour les rames ont été effectués tout au long de l'année à mesure que progresse de la fabrication conformément au calendrier prévu.

Annexe : États financiers vérifiés

Commission de transport Ontario Northland
États financiers consolidés
Pour l'exercice terminé le 31 mars 2025

Commission de transport Ontario Northland

États financiers consolidés

Pour l'exercice terminé le 31 mars 2025

Table des matières

Responsabilité de la direction	39
Rapport de l'auditeur indépendant	40
États financiers	
État consolidé de la situation financière	42
État consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif net	43
État consolidé des flux de trésorerie	44
Notes complémentaires aux états financiers consolidés	45-67

Responsabilité de la direction

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

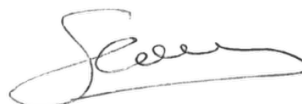
La Commission maintient des systèmes de contrôles comptables internes conçus pour fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est exacte et fiable, que les actifs et passifs de la Commission sont correctement comptabilisés et que les actifs sont protégés.

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

Les présents états financiers consolidés ont été audités par 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.



Chad Evans
Directeur général



Sean Conroy
Directeur général de l'administration

North Bay (Ontario)
Le 8 juillet 2025

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 2025, et les états consolidés des résultats et de l'évolution de l'actif 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 2025, 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   tats financiers consolidés

Mes objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les   tats financiers consolidés pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant mon opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des   tats 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   tats 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   tats 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   tats financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécie si les   tats financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

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

Le vérificateur général adjoint,



Toronto (Ontario)
Le 8 juillet 2025

Jeremy Blair, CPA, CA, ECA

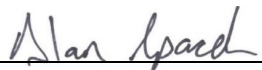
Commission de transport Ontario Northland
État consolidé de la situation financière
(en milliers de dollars)

Au 31 mars	2025	2024
Actifs		
À court terme		
Trésorerie	13 995 \$	28 827 \$
Débiteurs (<i>déduction faite d'une provision de 2 954 \$; 300 \$ en 2024</i>)	42 521	33 691
Stocks	49 892	39 517
Charges payées d'avance	2 286	2 062
	<u>108 694</u>	<u>104 097</u>
Trésorerie affectée (Notes 3 et 6)	2 000	2 000
Immobilisations (Note 4)	<u>847 996</u>	<u>692 516</u>
	958 690 \$	798 613 \$
Passifs et actif net		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	54 202 \$	45 220 \$
Revenus reportés	16 738	33 576
Tranche à court terme de la dette à long terme (Note 8)	123	117
	<u>71 063</u>	<u>78 913</u>
Apports reportés (Note 6)	2 000	2 000
Apports reportés afférents aux immobilisations (Note 7)	785 946	626 002
Dette à long terme (Note 8)	686	809
Obligation constituée au titre des avantages autres que de retraite (Note 5)	81 843	82 292
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations (Note 9)	2 973	2 890
Passif au titre des sites contaminés (Note 10)	<u>3 799</u>	<u>4 071</u>
	948 310	796 977
Actif net		
Non affecté	<u>10 380</u>	<u>1 636</u>
	958 690 \$	798 613 \$

Éventualités (Note 13)

Engagements (Note 14)

Approuvé au nom de la Commission :

 Président

 Vice-président

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

Pour l'exercice terminé le 31 mars	2025	2024
Revenus (Note 12)		
Subventions de fonctionnement et autres	127 769 \$	108 484 \$
Apports du gouvernement (Note 11)	89 250	59 802
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (Notes 7 et 20)	27 178	25 303
	<u>244 197</u>	<u>193 589</u>
Charges (Note 12)		
Main-d'œuvre et avantages sociaux (Note 5)	99 540	82 851
Matériaux et pièces	43 953	35 980
Services	26 457	18 463
Charges administratives et autres charges (Note 16)	15 198	9 032
Frais de technologie	8 468	4 836
Fournitures et matériel	6 677	5 393
Avantages sociaux futurs (Note 5)	4 160	1 363
Charge de désactualisation (Note 9)	86	112
Intérêts sur la dette à long terme (Note 8)	43	48
Gain sur disposition d'immobilisations	-	(713)
Amortissement des immobilisations (Note 20)	30 871	29 475
	<u>235 453</u>	<u>186 840</u>
Excédent des revenus sur les charges pour l'exercice	8 744 \$	6 749 \$
Actif net (déficit), au début de l'exercice	1 636 \$	(5 113) \$
Excédent des revenus sur les charges pour l'exercice	8 744	6 749
Actif net, à la fin de l'exercice	10 380 \$	1 636 \$

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

Pour l'exercice terminé le 31 mars	2025	2024
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux)		
Activités de fonctionnement		
Excédent des revenus sur les charges pour l'exercice	8 744 \$	6 749 \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations	30 871	29 475
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(27 178)	(25 303)
Charge de désactualisation	86	112
Modification de l'estimation de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations	(40)	(190)
(Recouvrement) provision pour les sites contaminés	(272)	-
Gain sur disposition d'immobilisations	-	(713)
Charges au titre des avantages autres que de retraite (Note 5)	4 160	1 363
	16 371	11 493
Variations des soldes des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		
(Augmentation) diminution des débiteurs	(8 830)	8 496
(Augmentation) diminution des stocks	(10 375)	14 428
(Augmentation) diminution des charges payées d'avance	(223)	113
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	8 982	13 218
Augmentation (diminution) des revenus reportés	(16 838)	(6 436)
	(10 913)	12 456
Activités d'investissement en immobilisations		
Achat d'immobilisations	(190 478)	(102 676)
Produit de la disposition d'immobilisations	807	1 100
	(189 671)	(101 576)
Activités de financement		
Apports reportés afférents aux immobilisations	190 478	102 676
Versement d'avantages autres que de retraite	(4 609)	(5 006)
Remboursement de capital sur la dette à long terme	(117)	(111)
	185 752	97 559
(Diminution) augmentation de la trésorerie au cours de l'exercice	(14 832)	8 439
Trésorerie, au début de l'exercice	30 827	22 388
Trésorerie, à la fin de l'exercice	15 995 \$	30 827 \$
Représenté par		
Trésorerie	13 995 \$	28 827 \$
Trésorerie affectée (Note 3)	2 000	2 000
	15 995 \$	30 827 \$

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

1. Nature des activités

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

La Commission tire ses revenus de la fourniture de services de transport et de remise à neuf. Elle reçoit également des apports de fonctionnement annuels ainsi que des apports afférents aux immobilisations de la province de l'Ontario. La capacité de la Commission à maintenir la prestation de ses services et à remplir son mandat dépend des apports gouvernementaux continus qu'elle reçoit de la province.

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

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

2. Principales méthodes comptables

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

Base de consolidation

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

Débiteurs

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

Charges payées d'avance

Les charges payées d'avance comprennent les primes d'assurance, l'impôt municipal et les frais de technologie annuels. Elles sont comptabilisées au coût et imputées aux charges engagées dans les périodes au cours desquelles il est prévu qu'elles généreront des avantages.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

2. Principales méthodes comptables (*suite*)

Stocks

Les matériaux et les fournitures sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette selon la méthode du coût moyen pondéré. La Commission utilise les mêmes formules d'établissement du coût pour tous les stocks dont la nature et l'usage sont similaires. La Commission examine régulièrement la valeur des articles en stock et comptabilise les dépréciations et les sorties de bilans en fonction de son évaluation des stocks à rotation lente ou obsolètes. Quand la valeur de réalisation nette est inférieure à la valeur comptable, la valeur des stocks est réduite d'un montant correspondant à la baisse de valeur.

Immobilisations

Les immobilisations sont présentées au coût d'acquisition diminué de 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	Aucun amortissement
Infrastructures de transport	De 20 à 100 ans
Bâtiments	De 20 à 50 ans
Matériel roulant	De 10 à 40 ans
Matériel	De 3 à 40 ans

Aucun amortissement n'est prévu pour les actifs en cours de construction tant qu'ils ne sont pas 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 plus 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, l'actif et tout apport reporté afférent aux immobilisations connexes sont réduits d'un montant égal à l'excédent de la valeur comptable de l'actif par rapport à sa juste valeur. Lorsque des prix cotés sur le marché ne sont pas disponibles, la Commission utilise les flux de trésorerie futurs actualisés à un taux proportionnel aux risques associés au recouvrement de l'actif en tant qu'estimation de la juste valeur.

Comptabilisation des revenus

La Commission comptabilise ses revenus conformément au chapitre SP 3400 des Normes comptables pour le secteur public. Ce chapitre établit des normes de comptabilisation et d'information relatives aux revenus. Particulièrement, il distingue les revenus issus des opérations qui comportent des obligations de prestation (opérations avec contrepartie) de ceux issus des opérations sans obligations de prestation (opérations sans contrepartie).

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

2. Principales méthodes comptables (suite)

Comptabilisation des revenus (suite)

Résumé des revenus comptabilisés par source

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

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

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

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

- iv) **Autres revenus**

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

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

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

2. Principales méthodes comptables (*suite*)

Comptabilisation des revenus (suite)

v) **Apports**

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

Les apports non affectés sont comptabilisés comme revenus lorsqu'ils sont reçus ou à recevoir si leurs montants peuvent faire l'objet d'une estimation raisonnable et que leur réception est raisonnablement assurée;

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

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

Avantages sociaux futurs

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

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

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

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

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

2. Principales méthodes comptables (suite)

Conversion des devises

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

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

Estimations comptables

La préparation de ces 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 les montants présentés au titre des actifs et des passifs ainsi qu'au titre des revenus et des charges pour l'exercice visé.

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

Instruments financiers

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

Juste valeur

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

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

Coût après amortissement

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

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

2. Principales méthodes comptables (suite)

Instruments financiers (suite)

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

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

Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

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

Passif au titre des sites contaminés

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

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

3. Trésorerie affectée

	2025	2024
Trésorerie grevée d'une affectation externe (Note 6)	2 000 \$	2 000 \$

4. Immobilisations

	Coût	Amortissement cumulé	2025 Valeur comptable nette	2024 Valeur comptable nette
Services ferroviaires				
Terrain	2 594 \$	157 \$	2 437 \$	1 740 \$
Infrastructures de transport	723 365	216 161	507 204	470 155
Bâtiments	113 949	40 009	73 940	54 769
Équipements	52 423	26 239	26 184	22 057
Matériel roulant	111 710	62 725	48 985	47 691
Actifs en cours de construction ⁱ⁾	163 544	-	163 544	74 539
Services d'autocar				
Terrain	160	-	160	160
Bâtiments	12 447	1 686	10 761	4 893
Matériel roulant	26 126	15 094	11 032	13 390
Équipements	867	556	311	314
Actifs en cours de construction ⁱⁱ⁾	3 438	-	3 438	2 808
	1 210 623 \$	362 627 \$	847 996 \$	692 516 \$

- i) Services ferroviaires – Les travaux en cours comprennent la modernisation des infrastructures de transport d'une valeur de 16 111 \$, achevée à environ 68 %; la réfection de bâtiments d'une valeur de 14 668 \$, achevée à 77 %; des projets liés à des équipements d'une valeur de 74 663 \$, achevés à environ 65 %; du matériel roulant, qui inclut la construction d'une nouvelle rame pour le Northlander, d'une valeur de 58 013 \$, achevée à environ 78 %; d'autres éléments d'une valeur de 89 \$ presque terminés à la fin de l'exercice.
- ii) Services d'autocar – Les travaux en cours comprennent l'acquisition d'autocars d'une valeur de 3 377 \$, achevée à 95 %, et la réfection de bâtiments d'une valeur de 61 \$, achevée à 90 % à la fin de l'exercice.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

5. Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite

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

Les employés à temps plein de la Commission participent au Régime de retraite des fonctionnaires, régime de retraite à prestations déterminées pour les employés de la province et de nombreux organismes provinciaux. Les versements annuels de la Commission sont de 7 198 \$ (2024 – 5 831 \$) et ont été inclus dans les charges liées à la main-d'œuvre et aux avantages sociaux.

Régimes d'avantages autres que de retraite

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

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

La Commission réalise une évaluation actuarielle annuelle des avantages postérieurs à l'emploi, des prestations d'invalidité à long terme et du maintien de certains avantages à partir des résultats du 31 mars 2025.

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

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

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

5. Avantages sociaux futurs (suite)

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

	2025	2024
Obligation au titre des prestations constituées,		
à la fin de l'exercice	59 914 \$	58 645 \$
Gain actuariel net non amorti	21 929	23 647
Passif au titre des prestations constituées,		
à la fin de l'exercice	81 843 \$	82 292 \$
Passif au titre des prestations constituées,		
au début de l'exercice	82 292 \$	85 935 \$
Charge liée aux prestations	4 160	1 363
Prestations versées	(4 609)	(5 006)
Passif au titre des prestations constituées,		
à la fin de l'exercice	81 843 \$	82 292 \$

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

	2025	2024
Coût des services rendus	2 021 \$	2 336 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 436	2 452
Amortissement et comptabilisation immédiate des gains actuariels nets	(297)	(3 425)
	4 160 \$	1 363 \$

Hypothèses moyennes pondérées

	2025	2024
Taux d'actualisation – Avantages postérieurs au départ à la retraite	4,00 %	4,20 %
Taux d'actualisation – Avantages postérieurs à l'emploi	3,60 %	4,20 %
Taux d'actualisation – CSPAAT	3,80 %	4,20 %
Taux d'augmentation de la rémunération	2,00 %	2,00 %
Augmentations des coûts pour les soins médicaux	5,60 %	5,60 %
Augmentations des coûts pour les soins dentaires	5,00 %	5,00 %
Augmentations des coûts pour les soins de la vue	0,00 %	0,00 %

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

6. Apports reportés

Les apports reportés sont des fonds affectés reçus de la province qui ne doivent être utilisés que pour des dépenses futures précises. Au 31 mars 2025, le solde représente des fonds du ministère des Transports à utiliser comme réserve d'autoassurance conditionnellement à l'approbation de ce même ministère en cas de déraillement futur.

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Ministère des Transports	<u>2 000 \$</u>	<u>2 000 \$</u>

7. Apports reportés afférents aux immobilisations

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

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

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Solde , au début de l'exercice	626 002 \$	549 436 \$
Apports de la province de l'Ontario (Note 11)	189 062	102 676
Apports de Transports Canada (Note 11)	912	-
Apports tirés des produits d'assurance	504	-
Amortissement imputé aux revenus	(27 178)	(25 303)
Mises hors service, transferts et ajustements	(3 356)	(807)
 Solde , à la fin de l'exercice	 <u>785 946 \$</u>	 <u>626 002 \$</u>

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

Exercice terminé le 31 mars 2025

8. Dette à long terme

	2025	2024
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 4,90 %, remboursable par versements mensuels mixtes de capital et d'intérêts de 13 \$ pendant 25 ans à compter du 1er février 2006	809 \$	926 \$
Moins : tranche à court terme	123	117
Dette à long terme	686 \$	809 \$

Les intérêts sur la dette à long terme se sont élevés à 43 \$ (2024 – 48 \$).

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

2025-2026	123 \$
2026-2027	129
2027-2028	135
2028-2029	142
2029-2030	149
Par la suite	131
	809 \$

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

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

Les états financiers consolidés de la Commission comprennent une obligation liée à la mise hors service d'immobilisations relative à des bâtiments loués ou détenus, à des réservoirs de carburant et à des sites d'élimination des déchets. Les coûts de mise hors service des immobilisations sont amortis selon la méthode linéaire. L'estimation du passif a été réalisée au moyen de la technique de la valeur actualisée nette selon un taux d'actualisation de 3 % (2024 – 4,1 %). Les dépenses futures estimatives non actualisées totales s'établissent à 2 627 \$ (2024 – 2 869 \$) et seront engagées au cours d'une période de dix ans. Le tableau ci-dessous présente le rapprochement de la valeur comptable totale du passif au titre de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations au début et à la fin de l'exercice :

	2025	2024
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations , au début de l'exercice	2 890 \$	2 881 \$
Augmentation découlant de la charge de désactualisation	86	112
Variations des estimations	40	190
Autres révisions	(43)	(293)
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations , à la fin de l'exercice	2 973 \$	2 890 \$

10. Passif au titre des sites contaminés

Le passif au titre des sites contaminés se compose de montants à engager relativement à une ancienne propriété de transbordement et d'anciens sites de télécommunication, relevés au cours d'exercices précédents. Les coûts estimatifs ont été établis par la direction avec le concours de cabinets d'ingénieurs-conseils en s'appuyant sur une expérience antérieure relative aux activités d'assainissement. Le passif au titre d'anciens sites de télécommunication comprend tous les coûts qui devraient être engagés pour ces propriétés, et aucun recouvrement n'est prévu. L'estimation du passif non actualisé s'élève à 715 \$ et a été réalisée au moyen de la technique de la valeur actualisée nette selon un taux d'actualisation de 3,6 % en 2025 (2024 – 4,0 %).

À la lumière des rapports de consultation obtenus au cours de l'exercice, les estimations concernant l'ancien site de transbordement ont été actualisées pour tenir compte du début des travaux d'assainissement, prévu à la fin de 2027. Ces estimations seront ensuite revues annuellement. L'estimation du passif non actualisé s'élève à 3 500 \$ et a été réalisée au moyen de la technique de la valeur actualisée nette selon un taux d'actualisation de 3,6 % en 2025 (2024 – 0 %).

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

Exercice terminé le 31 mars 2025

10. Passif au titre des sites contaminés (suite)

La Commission détient plusieurs anciennes propriétés et droits de passage à Cobalt, où il existe un risque de contamination. On sait toutefois qu'un site présente effectivement une contamination dépassant le seuil acceptable. Les évaluations environnementales de site de phases I et II sont terminées et ont permis de cartographier les zones contaminées. La Commission établit actuellement l'étendue des travaux du plan d'assainissement, qui sera achevé au cours du prochain exercice. À l'heure actuelle, il est impossible de procéder à une estimation raisonnable des coûts liés à l'assainissement tant que le plan d'assainissement n'est pas achevé, que l'échéancier n'est pas connu et que les estimations ne sont pas confirmées. Par conséquent, aucun passif n'a été comptabilisé.

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
Ancienne propriété de transbordement	3 207 \$	3 500 \$
Anciens sites de télécommunication	592	571
Passif au titre des sites contaminés	3 799 \$	4 071 \$

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

11. Apports du gouvernement

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

Les détails relatifs aux apports du gouvernement reçus pendant l'exercice figurent ci-dessous :

	2025	2024
Ministère des Transports		
Apports de fonctionnement	89 161 \$	59 582 \$
Apports afférents aux immobilisations	189 062	102 676
Total des apports du ministère des Transports	278 223 \$	162 258 \$
Ministère du Développement et de la croissance économique du Nord – Société de gestion du		
Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario	- \$	35 \$
Transports Canada		
Apports de fonctionnement – Opérations ferroviaires	89 \$	185 \$
Apports afférents aux immobilisations – Opérations ferroviaires	912	-
Total des apports du gouvernement	279 224 \$	162 478 \$
En résumé :		
Apports de fonctionnement	89 250 \$	59 802 \$
Apports liés aux immobilisations (Note 7)	189 974	102 676
Total des apports du gouvernement	279 224 \$	162 478 \$

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

12. Informations sectorielles à fournir

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

Services ferroviaires

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

Services Polar Bear

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

Services d'autocar

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

Services de remise à neuf et de réparation

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

Train Northlander

Les montants présentés se rapportent aux charges de fonctionnement engagées dans le cadre de la planification et de la conception du nouveau train de passagers Northlander, qui assurera la liaison entre Timmins et Toronto.

Administration

Les montants présentés renvoient aux dépenses liées au fonctionnement de la Commission elle-même et ne peuvent être attribués à des secteurs en particulier. Ils englobent également certains services de location de biens immobiliers à des clients externes pour réduire les coûts totaux.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

12. Informations sectorielles à fournir (suite) (Note 20)

	Services ferroviaires	Services Polar Bear	Train Northlander	Services d'autocar	Services de remise à neuf et de réparation	Administration (Note i))	Apports de fonctionnement du gouvernement provincial	Total 2025
Revenus	63 345 \$	9 380 \$	- \$	17 673 \$	35 835 \$	1 536 \$	- \$	127 769 \$
Apports du gouvernement	-	-	-	-	-	-	89 250	89 250
	63 345	9 380	-	17 673	35 835	1 536	89 250	217 019
Charges								
Main-d'œuvre et avantages sociaux	33 148	17 880	1 655	12 949	15 614	18 294	-	99 540
Matériaux et pièces	16 594	5 300	-	5 566	15 501	992	-	43 953
Services	12 412	3 598	508	4 068	757	2 614	-	23 957
Charges administratives et autres charges	4 344	832	53	3 486	1 563	2 712	-	12 990
Fournitures et matériel	2 763	1 829	-	781	956	348	-	6 677
	69 261	29 439	2 216	26 850	34 391	24 960	-	187 117
Excédent (insuffisance) des revenus par rapport aux charges avant les éléments suivants :	(5 916)	(20 059)	(2 216)	(9 177)	1 444	(23 424)	89 250	29 902
Déraillements (Note ii))	2 929	-	-	-	-	-	-	2 929
Stocks radiés (Note ii))	2	-	-	-	-	-	-	2
Coûts liés aux technologies de l'information	-	-	-	-	-	8 468	-	8 468
Intérêts sur la dette à long terme	-	-	-	43	-	-	-	43
Gain sur la vente d'immobilisations	86	-	-	(86)	-	-	-	-
Gain de change (Note ii))	(451)	-	-	-	-	-	-	(451)
Ajustement lié aux sites contaminés	(272)	-	-	-	-	-	-	(272)
Coûts de construction réalisée par un tiers	-	-	2 500	-	-	-	-	2 500
Désactualisation relative à la mise hors service d'immobilisations	86	-	-	-	-	-	-	86
Avantages sociaux futurs (Note i))	558	511	44	305	392	2 350	-	4 160
Excédent (insuffisance) avant amortissement	(8 854)	(20 570)	(4 760)	(9 439)	1 052	(34 242)	89 250	12 437
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	13 659	9 996	31	2 705	-	787	-	27 178
Amortissement des immobilisations	(16 753)	(10 410)	(31)	(2 778)	-	(899)	-	(30 871)
Excédent (insuffisance) des revenus par rapport aux charges	(11 948) \$	(20 984) \$	(4 760) \$	(9 512) \$	1 052 \$	(34 354) \$	89 250 \$	8 744 \$

Note i) Les avantages sociaux futurs du personnel administratif comprennent un montant de 1 980 \$ qui correspond aux dépenses liées à l'invalidité de longue durée pour l'ensemble de l'organisme.

Note ii) Ces dépenses ont été regroupées avec les charges administratives et les autres charges à l'état consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif net (Note 16).

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

12. Informations sectorielles à fournir (suite) (Note 20)

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

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

Note ii) Ces dépenses ont été regroupées avec les charges administratives et les autres charges à l'état consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif net (Note 16).

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

13. Éventualités

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

14. Engagements

- i) La Commission est également liée par certaines ententes de sécurité d'emploi pour un nombre important de ses employés syndiqués. Dans la mesure où des réclamations seraient effectivement présentées aux termes de ces ententes, la Commission constituerait une provision à leur égard. En raison de la nature de ces ententes, l'exposition au risque de paiements futurs pourrait être importante. Cependant, le montant lié à ce risque serait établi en fonction de mesures adoptées par la Commission qui n'ont pas encore été prises. Par conséquent, aucune provision n'a été comptabilisée à la date de clôture de l'exercice.
- ii) Les paiements minimaux exigibles au titre des contrats de location-exploitation visant des biens immobiliers pour les cinq prochains exercices et par la suite se répartissent comme suit :

2026	625 \$
2027	533 \$
2028	515 \$
2029	508 \$
2030 et par la suite	508 \$

- iii) La Commission s'est également engagée à investir environ 168 millions de dollars dans divers projets d'investissement et d'acquisition d'immobilisations au cours des trois prochains exercices.

15. Dépendance économique

- i. Clients :
Dans l'ensemble, 67 % (2024 – 72 %) des revenus de la division des services ferroviaires proviennent de quatre clients importants.
- ii. Province de l'Ontario :
La Commission génère des revenus grâce à ses services de transport ferroviaire et d'autocar ainsi qu'à ses services de remise à neuf et de réparation. De plus, la Commission reçoit des subventions de fonctionnement et de capital de la part du gouvernement provincial. La prestation continue des services de la Commission, l'élargissement de son offre et le respect de ses obligations sont tributaires des subventions récurrentes de la province de l'Ontario.

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

16. Charges administratives et autres charges

	2025	2024
Assurance, impôt foncier et frais bancaires	3 550 \$	3 377 \$
Marketing, logiciels et licences	2 989	2 901
Déplacements, formations et autres charges ⁱ⁾	8 659	2 754
Charges administratives et autres charges	15 198 \$	9 032 \$

- i) Les autres charges englobent les charges liées aux déraillements de 2 929 \$ (2024 – 43 \$) et les créances douteuses de 2 955 \$ (2024 – 300 \$).
-

17. Information relative aux apparentés (Note 11)

La Commission reçoit de la province de l'Ontario du financement destiné à soutenir ses investissements dans des immobilisations qui serviront à la prestation des services de transport actuels et futurs ainsi qu'une subvention de fonctionnement annuelle pour soutenir davantage la prestation des services.

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

Dans le cours normal de ses activités, la Commission fournit des services de remise à neuf des voitures de passagers à Metrolinx, organisme de la province de l'Ontario. L'état consolidé de la situation financière comprend un solde de débiteurs de 1 671 \$ (2024 – 1 991 \$) ainsi qu'un solde de revenus reportés de 16 399 \$ (2024 – 33 283 \$), et l'état consolidé des résultats et de l'évolution de l'actif net comprend des revenus de 30 804 \$ (2024 – 16 800 \$) en lien avec le contrat conclu avec Metrolinx.

Voici les principaux contrats conclus par la Commission ainsi que les revenus de remise à neuf correspondants :

- Contrat de remise à neuf des voitures de train à étage de type II de Metrolinx, échéant le 21 février 2027, d'une valeur de 115 127 \$;
 - Contrat de remise à neuf des locomotives F59 de Metrolinx, échéant le 31 décembre 2026, d'une valeur de 18 935 \$;
 - Accord de principe avec Metrolinx pour la remise à neuf de 121 voitures à étage de types III et IV, d'une valeur approximative de 350 000 \$.
-

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

18. Classement des instruments financiers

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

	2025		
	Juste valeur	Coût après amortissement	Total
Trésorerie	13 995 \$	- \$	13 995 \$
Trésorerie affectée	2 000	-	2 000
Débiteurs	-	42 521	42 521
Créditeurs et charges à payer	-	54 202	54 202
Dette à long terme	-	809	809
	15 995 \$	97 532 \$	113 527 \$

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

Les actifs financiers de la Commission comptabilisés à la juste valeur, y compris la trésorerie et la trésorerie affectée, sont classés au niveau 1 des évaluations de la juste valeur. Il n'y a pas eu de transfert entre les niveaux 1, 2 et 3 pour les exercices terminés les 31 mars 2025 et 2024.

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

- Les évaluations de la juste valeur de niveau 1 sont celles qui sont dérivées des prix cotés (non rajustés) 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 visés au niveau 1, qui sont observables pour l'actif ou le passif, directement (à savoir les prix) ou indirectement (à savoir les dérivés des prix);
- Les évaluations de la juste valeur de niveau 3 sont celles qui sont dérivées des méthodes d'évaluation faisant appel à des données relatives à l'actif ou au passif qui ne sont pas fondées sur des données de marché observables (données non observables).

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

19. Risques liés aux instruments financiers

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque de perte financière pour la Commission si un débiteur n'effectue pas ses versements de capital et d'intérêts à l'échéance. La Commission est exposée à ce risque en raison de sa trésorerie et de ses débiteurs. La Commission détient des comptes en trésorerie auprès de banques à charte fédérale qui sont assurés par la Société d'assurance-dépôts du Canada. En cas de manquement, les comptes en trésorerie de la Commission sont assurés jusqu'à un plafond de 400 000 \$ (2024 – 400 000 \$).

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

31 mars 2025

En souffrance

	Total	Courant	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 jours et plus
Sommes à recevoir du gouvernement	23 096 \$	23 096 \$	- \$	- \$	- \$
Montants à recevoir des clients	22 379	11 994	3 394	1 234	5 757
Débiteurs bruts	45 475	35 090	3 394	1 234	5 757
Moins : provisions pour dépréciation	(2 954)	-	-	-	(2 954)
Débiteurs nets	42 521 \$	35 090 \$	3 394 \$	1 234 \$	2 803 \$

31 mars 2024

En souffrance

	Total	Courant	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 jours et plus
Sommes à recevoir du gouvernement	18 069 \$	18 069 \$	- \$	- \$	- \$
Montants à recevoir des clients	15 922	8 846	2 990	1 074	3 012
Débiteurs bruts	33 991	26 915	2 990	1 074	3 012
Moins : provisions pour dépréciation	(300)	-	-	-	(300)
Débiteurs nets	33 691 \$	26 915 \$	2 990 \$	1 074 \$	2 712 \$

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

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

19. Risques liés aux instruments financiers (*suite*)

Risque de marché

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

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

Risque de change

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

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt représente le risque de perte financière lorsque la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. La Commission est exposée à ce risque en raison de sa dette à long terme portant intérêt.

Toutefois, il n'y aurait pas d'incidence sur la dette à long terme de la Commission, décrite à la Note 8, car le taux inhérent de la dette a été fixé.

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

Risque lié aux actions

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

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

Risque de liquidité

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

Commission de transport Ontario Northland

Notes complémentaires aux états financiers consolidés

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 mars 2025

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

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

	2025			
	Dans les 6 mois	6 mois à 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Créditeurs et charges à payer	54 202 \$	- \$	- \$	- \$
Dette à long terme	61	62	686	-
Total	54 263 \$	62 \$	686 \$	- \$

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

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

20. Chiffres comparatifs

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

Glossaire

Acronyme	Signification
CRR	Centre de remise à neuf et de réparation
DON	Directive concernant les organismes et les nominations
ETP	Équivalents temps plein
GAE	Gestion des actifs d'entreprise
GRE	Gestion des risques d'entreprise
IA	Intelligence artificielle
MaaS	Mobilité-service
MAP	Modernization Action Plan
MTO	Ministère des Transports
PBX	Polar Bear Express
PRE	Planification de ressources d'entreprise