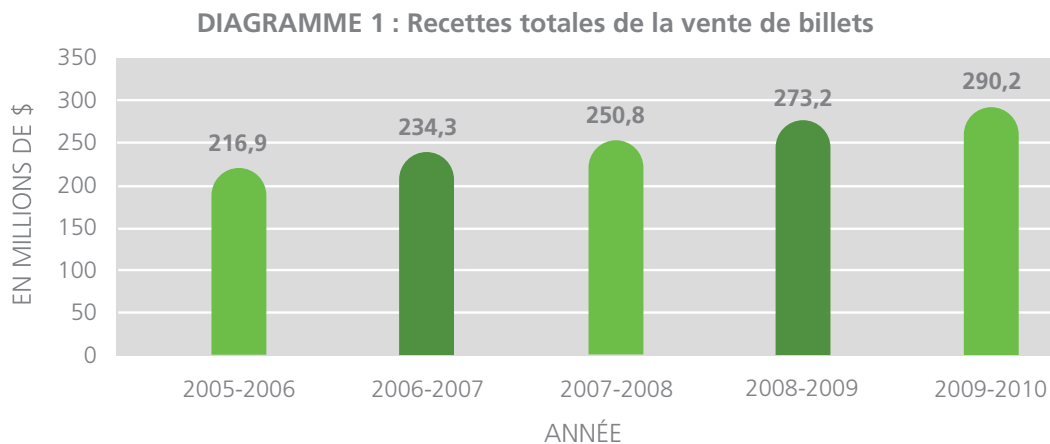


Rapport de gestion pour le conseil d'administration de Metrolinx

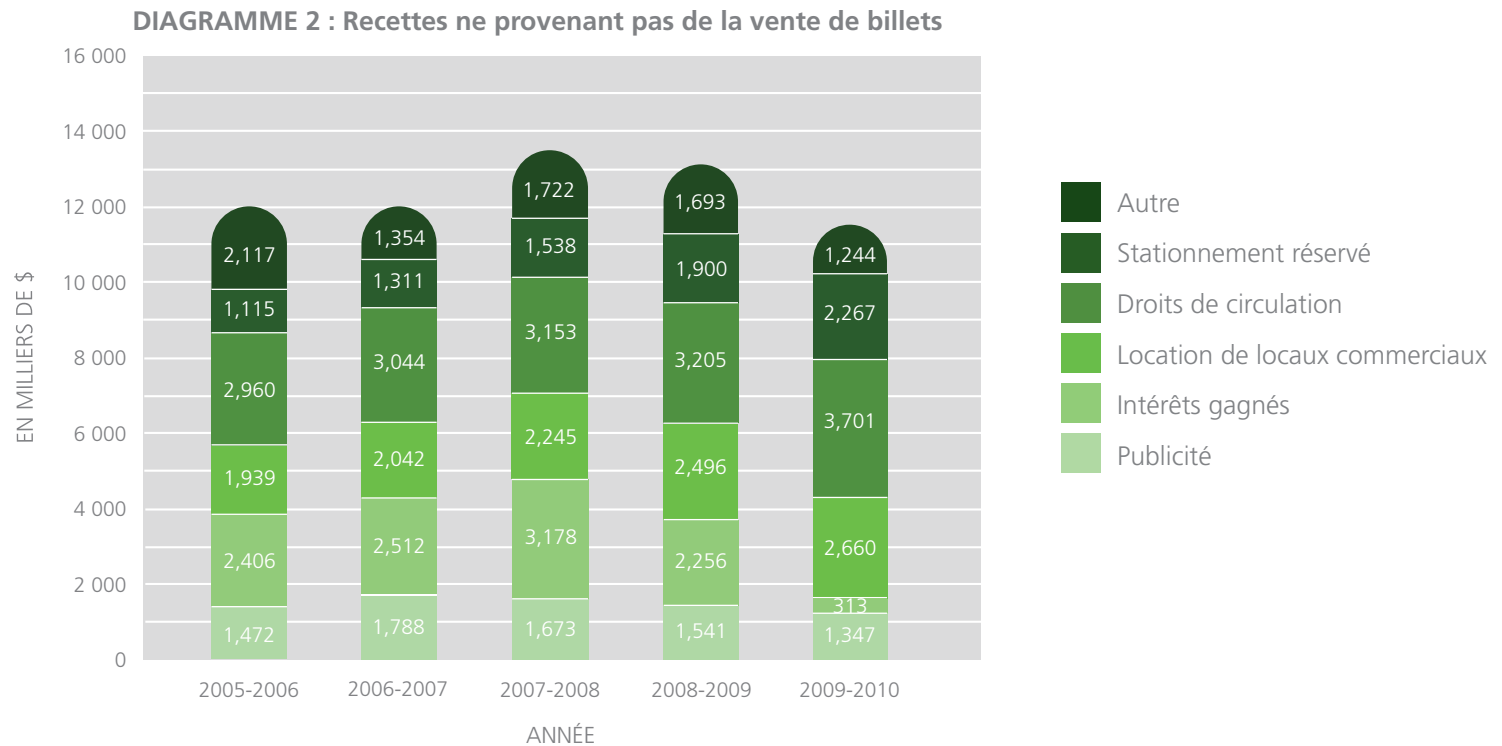
L'exercice fiscal 2009-2010 représente la première année d'opérations combinées des anciennes organisations Metrolinx et GO Transit. Les états financiers présentés dans ce rapport annuel ont été préparés comme si la combinaison avait eu lieu le 1^{er} avril 2008 afin d'offrir au lecteur une bonne compréhension de la comparaison d'une année à l'autre des opérations. D'autres détails sont fournis dans la Note 2 accompagnant les états financiers.

Résultats d'exploitation

La croissance de la fréquentation, qui avait augmenté en moyenne de 3,7 pour cent sur les dix dernières années, s'est considérablement ralentie lors de la première moitié de l'année. Lors de la seconde moitié de l'année, la fréquentation a commencé à retourner aux niveaux des années précédentes. En dépit du ralentissement économique, la fréquentation pour l'année a augmenté de 1,2 %, avec 55,57 millions de déplacements effectués par rapport aux 54,9 millions de déplacements pendant l'exercice fiscal 2008-2009. À 290,2 millions de dollars, les recettes totales tirées de la vente des billets pour l'exercice fiscal 2009-2010 étaient comparables à celles de 273,2 millions de dollars de l'exercice fiscal 2008-2009. Une augmentation de 0,25 \$ du prix du billet a eu lieu le 14 mars 2009, avec un effet positif d'environ 14 millions de dollars sur les recettes. Le diagramme 1 montre l'évolution des recettes totales tirées de la vente des billets sur les cinq dernières années.



Les recettes de Metrolinx ne provenant pas de la vente de billets représentent 3,8 pour cent de ses recettes d'exploitation totales. Le diagramme 2 montre les éléments clés des recettes ne provenant pas de la vente de billets (sans inclure les profits/pertes sur la vente d'actifs immobilisés) sur cinq ans. Pendant l'année, les faibles taux d'intérêt ont conduit à un déclin de 1,9 million de dollars dans les intérêts gagnés par rapport à l'année précédente. Les autres recettes ne provenant pas de la vente de billets ont augmenté de 1,1 million de dollars.

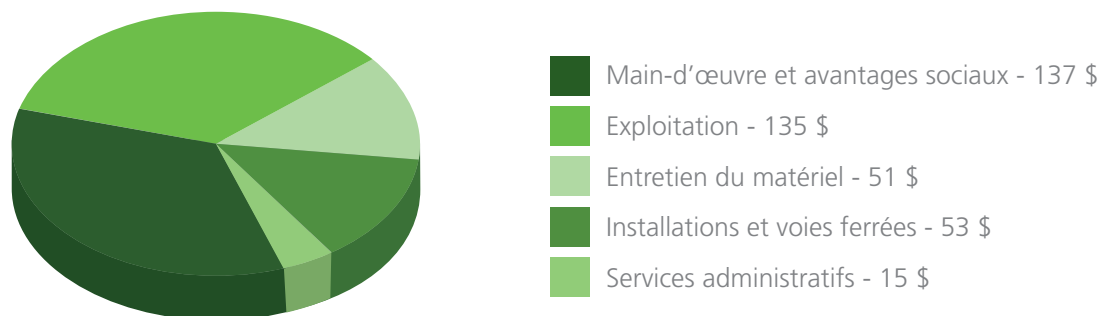


Les opérations de Metrolinx sont divisées en deux domaines principaux d'activité :

- **La division GO Transit** – une unité d'exploitation offrant chaque jour des services d'autobus et de trains au public; et
- **La division administrative** – qui comprend la planification et la politique et d'autres activités administratives de la Régie et les activités d'investissement en infrastructure entourant le *Grand Projet* pour la RGTH.

La division GO Transit se sert de son taux de recouvrement des coûts d'exploitation comme mesure clé du rendement financier. Le taux de recouvrement des coûts de GO Transit se compare avantageusement à ceux d'autres commissions de transport public au Canada et aux États-Unis. GO Transit a été en mesure de maintenir ce taux favorable de recouvrement des coûts grâce à une gestion efficace des frais d'exploitation clés et à un entretien efficace de son parc d'autobus et de trains. GO Transit avait prévu au budget un taux de recouvrement des coûts d'exploitation de 81,5 pour cent pour l'exercice fiscal 2009-2010. Le taux final de recouvrement des coûts d'exploitation était de 78,1 pour cent, légèrement inférieur au taux prévu car les recettes ont été inférieures de 3,4 pour cent aux prévisions et les frais d'exploitation ont été légèrement supérieurs aux prévisions dans les domaines des frais de personnel et des pièces détachées pour les autobus/trains.

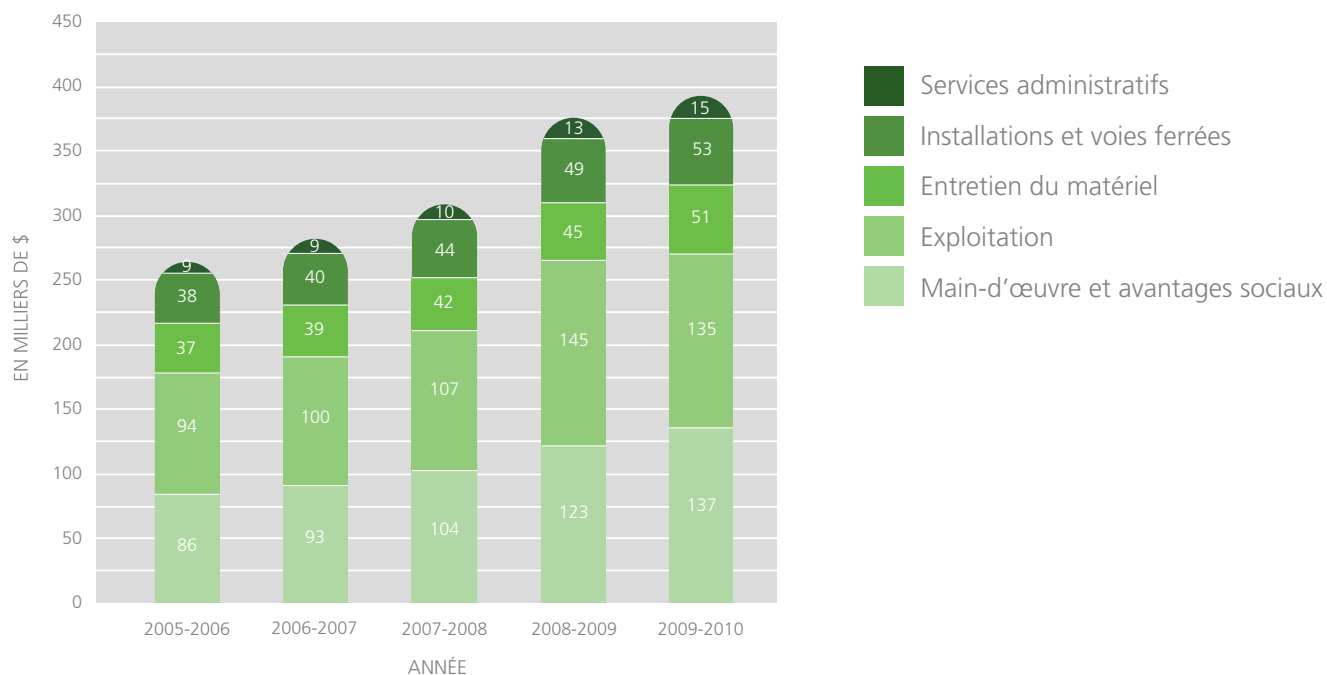
DIAGRAMME 3 : Frais d'exploitation (en millions de \$)



GO Transit prévoit la variabilité possible de certains de ses dépenses clés, telles que l'approvisionnement en carburant, en fixant le prix de 80 pour cent de ses besoins prévus en carburant avec son fournisseur sur une perspective continue sur 12 mois pour l'année. Le diagramme 3 montre la répartition des frais d'exploitation de Metrolinx pour l'exercice fiscal.

Pendant l'année, Metrolinx a connu une augmentation des frais d'exploitation de 0,6 pour cent ou 2,2 millions de dollars sur un budget de 384,1 millions de dollars. L'augmentation était due principalement au règlement ponctuel de coûts de transition associés à la réduction des effectifs quand Bombardier a commencé à fournir du personnel à GO Transit. Les augmentations ont été compensées par des diminutions dans les coûts de services professionnels, de services publics et de carburant diesel en raison d'un hiver doux. Le diagramme 4 offre une répartition des frais d'exploitation sur les cinq dernières années.

DIAGRAMME 4 : Frais d'exploitation par catégorie importante



Dépenses en immobilisations

Metrolinx s'est lancée dans son plus grand programme de dépenses en immobilisations depuis la création de GO Transit il y a plus de 43 ans. Les investissements dans la création d'actifs immobilisés se sont élevés à 1 156,8 millions de dollars pendant l'année, comparés à 861 millions de dollars pour l'année précédente, reflétant ainsi le plan de la Province visant à augmenter considérablement ses investissements dans l'infrastructure des transports publics. Les projets d'immobilisations importants qui ont avancés pendant l'année comprennent :

- L'achat de deux segments importants de couloir ferroviaire pour 239 millions de dollars, y compris l'extrémité sud du couloir de Barrie et la partie du couloir de Lakeshore West entre la gare Union et la gare d'entretien Willowbrook. Ces achats ont porté le taux total de propriété des couloirs ferroviaires de GO Transit à 54 pour cent, permettant ainsi à GO Transit d'avoir un plus grand contrôle sur la fiabilité de ses services ferroviaires et la gestion de son avenir;
- Des investissements et des dépôts de 129 millions de dollars pour faire progresser les cinq grands projets avec l'approbation de l'évaluation environnementale (EE) pour le TLR de Sheppard East et la poursuite des travaux d'EE pour le TR de Scarborough, le TLR de Finch West, le TLR à travers la ville sur Eglinton et le projet Viva de York;
- Le transfert du droit de propriété de 26 locomotives et de 243 voitures à deux étages qui étaient précédemment louées à la Régie des transports en commun de la région de Toronto (RTCRT) à une valeur comptable de 59 millions de dollars (transférées à une valeur nominale de 2,00 \$);
- Des paiements à l'avance de 69 millions de dollars ont été effectués pour 45 voitures à deux étages, dont la livraison est prévue lors des exercices fiscaux de 2010-2011 et 2011-2012. Ces voitures seront utilisées pour augmenter encore le nombre de trains à 12 voitures, augmentant ainsi le nombre de passagers par train dans les années à venir de plus de 20 pour cent (300 passagers par train en période de pointe).
- Des paiements à l'avance de 50 millions de dollars pour 30 locomotives MP40 plus puissantes et plus économes en carburant afin de permettre à GO Transit de faire avancer son plan visant à augmenter son parc ferroviaire de trains de 12 voitures au lieu de 10, comme moyen efficace d'augmenter le nombre de passagers.

-
- Un montant de 15 millions de dollars pour conclure l'achat de 20 autobus classiques et de 10 autobus à deux étages nécessaires pour maintenir la capacité actuelle et pour accroître les opérations d'autobus de GO Transit afin de servir davantage de passagers. Avec l'ajout des dix autobus à deux étages, GO Transit est maintenant en possession d'un parc de 22 de ces autobus, qui peuvent transporter 37 pour cent de passagers en plus par bus, qui sont entièrement accessibles et qui sont un des autobus les plus économes en carburant sur le marché, selon le nombre de kilomètres par passager.
 - Un montant de 59 millions de dollars en nouvelles structures de stationnement pour Aurora et Whitby et pour les agrandissements des aires de stationnement pour les gares Maple, Mount Pleasant, Rouge Hill, Unionville et Centennial;
 - Un montant de 56 millions de dollars pour les projets de Georgetown South et de West Toronto Diamond, qui devront accommoder un service de train accru pour les Jeux panaméricains;
 - Un montant de 37 millions de dollars pour la construction d'une troisième voie ferrée entre Port Credit et Oakville, améliorant ainsi la souplesse d'exploitation, la ponctualité et la capacité d'ajouter des trains futurs; et
 - Un montant de 40 millions de dollars pour la première phase de la mise en œuvre des cartes PRESTO à utiliser comme méthode clé de paiement des billets dans les années à venir.

Le diagramme 5 présente les dépenses en immobilisations effectuées par Metrolinx sur les cinq dernières années. Le diagramme 6 offre un résumé du parc de véhicules à la fin de l'exercice fiscal.

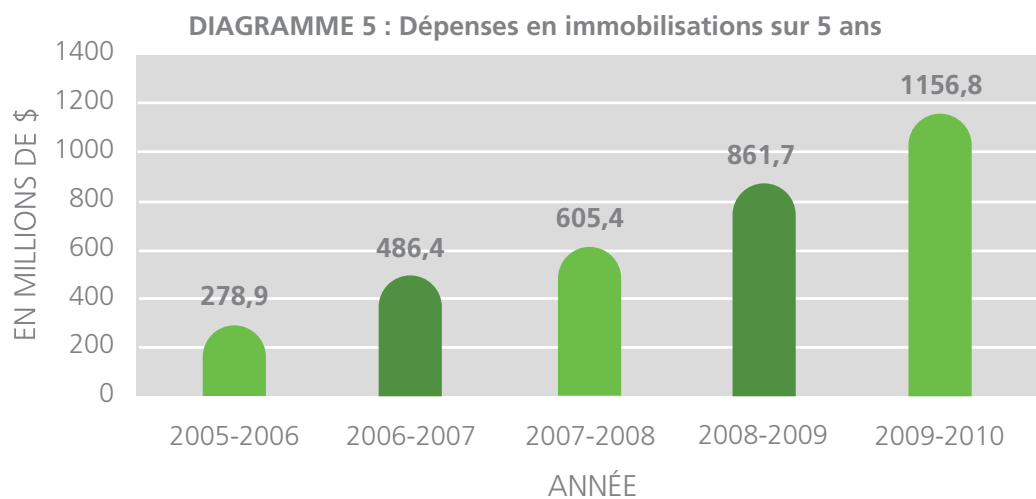


DIAGRAMME 6 : Niveaux de service et infrastructure en mars 2010

Service ferroviaire :	
Lignes	7
Gares	59
Kilomètres d'itinéraires	390
Trajets de trains en jour de semaine	180
Taille du parc (nombre de rames)	42
Locomotives	58
Voitures à voyageurs à deux étages	478

Dans tout notre système :	
Places de stationnement	58 142
Structures de stationnement	3
Éoliennes	1
Stations/gares avec abris à vélos	49
Stations avec casiers à vélos (ou stationnement réservé aux vélos)	5

Service d'autobus :	
Gares (plus de nombreux arrêts et billetteries)	17
Kilomètres d'itinéraires	2 672
Trajets d'autobus de la gare Union en jour de semaine	484
Trajets d'autobus en jour de semaine, réseau entier	2 045
Autobus à un étage	365
Autobus à deux étages	22

Gestion du risque d'entreprise

En plus d'élaborer des politiques et des directives de gestion pour diriger les opérations combinées de Metrolinx et de GO Transit, la Régie a terminé pendant l'année la phase 1 d'un système de gestion du risque d'entreprise afin d'aider à veiller à ce que ses activités restent sur la bonne trajectoire pour accomplir les buts et les objectifs de la Régie. Metrolinx a défini 37 risques potentiels qui pourraient avoir des effets considérables sur sa capacité d'accomplir ses buts et ses objectifs et elle est donc en train de mettre au point des stratégies pour répondre à chacun de ces risques. Les changements dans les risques clés auxquels la Régie fait face seront signalés au Comité de vérification, de finances et de gestion du risque et au conseil d'administration tous les trois mois. Metrolinx est en train d'intégrer la gestion du risque à ses procédures de gestion clés, y compris l'établissement du budget, la prévision et la gestion du rendement et des projets afin de garantir la réussite de la Régie.

Gestion du rendement

Metrolinx a également élaboré des mesures de gestion du rendement et créé des cibles afin de veiller à ce que des résultats soient atteints en fonction de ses buts et de ses objectifs, particulièrement dans le domaine du service à la clientèle. Elle a aussi terminé de rédiger ses énoncés de mission, de vision et de valeur afin de permettre à la Régie de diriger ses plans d'activités vers la réalisation efficace de ses buts et de ses objectifs. L'indice de rendement clé de GO Transit pour ses opérations est son facteur de fiabilité pour le service à temps. Pendant l'année, GO Transit a atteint un facteur de fiabilité de 91 pour cent pour ses services ferroviaires. Cela se compare avantageusement au résultat de 85 pour cent de l'année précédente. Les services d'autobus de GO ont également connu un bon rendement pendant l'année avec un résultat de 99 pour cent de ponctualité.

États Financiers

Metrolinx

31 mars 2010

Table des matières

	<u>Page</u>
Lettre de responsabilité de la direction	43
Rapport des vérificateurs	44
Résultats d'exploitation	45
Bilan	46
Évolution de l'actif net	48
Flux de trésorerie	49
Notes complémentaires	51-69

Le 21 juin 2010

La responsabilité de la direction relativement à l'information financière

La direction et le Conseil d'administration de Metrolinx sont responsables des états financiers et de toutes les autres données qui y figurent. Les états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables canadiens généralement reconnus établis par l'Institut Canadien des Comptables Agréés. Les sommes incluses dans les états financiers se fondent, le cas échéant, sur les meilleures estimations et décisions de la direction.

La direction a établi des contrôles financiers et de gestion, des systèmes d'information et des méthodes de gestion qu'il tient à jour, afin de donner une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière. Des vérifications internes sont menées pour évaluer les systèmes et méthodes de gestion, et des rapports sont produits à l'intention du Comité de vérification.

Le Conseil d'administration de Metrolinx s'assure, par l'entremise du Comité de vérification, que la direction s'acquitte de ses responsabilités relativement à l'information financière et aux contrôles internes. Le comité examine les états financiers et le rapport produit par les vérificateurs externes.

Les états financiers ont été examinés par Grant Thornton s.r.l., le vérificateur externe nommé par Metrolinx. Dans le cadre de ses responsabilités, le vérificateur externe doit exprimer une opinion quant à la présentation juste des états financiers en conformité des principes comptables canadiens généralement reconnus. Le rapport du vérificateur énonce la portée de son examen et de son opinion.

Pour l'exercice financier terminé le 31 mars 2010, le Conseil d'administration de Metrolinx devait, par l'entremise du Comité de vérification, s'assurer que la direction s'était acquittée de ses responsabilités relativement à la communication de l'information financière et aux contrôles internes. Le comité tient des réunions périodiques avec la direction, le vérificateur interne et Grant Thornton s.r.l. afin de s'assurer que chaque groupe s'est acquitté de ses responsabilités respectives. Le comité examine les états financiers avant de recommander leur approbation par le Conseil d'administration. Grant Thornton s.r.l. jouit d'un accès direct et sans réserve au Comité de vérification, avec et sans la participation de la direction, afin de discuter de sa vérification et de ses constatations concernant l'intégrité des rapports financiers de Metrolinx et l'efficacité du système de contrôles internes.



J. Robert S. Prichard
Président et chef de la direction



Robert Siddall
Directeur financier

Rapport des vérificateurs

Aux membres de
Metrolinx

Grant Thornton LLP
Royal Bank Plaza
19th Floor, South Tower
200 Bay Street, Box 55
Toronto (Ontario)
M5J 2P9

Téléphone : 416 366-0100
Télécopieur : 416 360-4949
Site Web: www.GrantThornton.ca

Nous avons vérifié le bilan de **Metrolinx** en date du 31 mars 2010 ainsi que l'état des résultats, l'évolution des actifs nets et les flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de Metrolinx. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

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

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de Metrolinx au 31 mars 2010 ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.



Toronto, Canada
Le 18 juin 2010

Vérification • Fiscalité • Services conseils
Grant Thornton LLP. Membre canadien de Grant Thornton International Ltd.

Comptables agréés
Experts-comptables autorisés

Metrolinx

Résultats d'exploitation

(en milliers de dollars)

pour l'exercice terminé le 31 mars 2010

	Mode de présentation (note 2)	
	2010	2009
Produits		
Produits d'exploitation	301 427 \$	284 004 \$
Apports de la province de l'Ontario	68 427	78 174
Apports du Gouvernement du Canada	77	—
Revenu de placement	313	2 256
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	171 712	149 159
Gain (perte) sur la cession d'immobilisations	7 219	(245)
	<u>549 175</u>	<u>513 348</u>
Charges		
Services administratifs	15 185	12 805
Entretien du matériel	51 296	45 393
Installations et voies	53 110	48 618
Main-d'œuvre et avantages sociaux	137 408	123 363
Fonctionnement	134 670	145 391
Amortissement des immobilisations	169 528	146 891
Amortissement d'un bail à long terme	327	507
Perte latente sur contrat de change	—	(2 145)
	<u>561 524</u>	<u>520 823</u>
Excédent des charges sur les produits	<u>(12 349) \$</u>	<u>(7 475) \$</u>

Voir les notes complémentaires.

Metrolinx**Bilan**

(en milliers de dollars)

au 31 mars 2010

	Mode de présentation (note 2)	
	2010	2009
Actif		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	120 454 \$	104 354 \$
Débiteurs	41 189	29 686
Apports à recevoir de la province de l'Ontario	59 480	—
Apports à recevoir de municipalités	20 000	20 264
Apports à recevoir du Gouvernement du Canada	47 733	111 711
Pièces de rechange et fournitures	4 377	4 025
Charges payées d'avance	5 434	8 095
	298 667	278 135
Fonds détenus pour la province de l'Ontario (note 5)	46 667	46 667
Débiteur à long terme (note 6)	800	1 600
Immobilisations (note 7)	3 803 277	2 741 073
Dépôt sur terrain	56 485	129 260
Avances sur projets d'investissement (note 8)	47 421	—
Bail à long terme (note 9)	29 515	29 842
	4 282 832 \$	3 226 577 \$

suite...

Metrolinx**Bilan**

(en milliers de dollars)

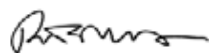
au 31 mars 2010

	Mode de présentation (note 2)	
	2010	2009
Passif		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	251 914 \$	194 825 \$
Produit comptabilisé d'avance à l'égard des billets vendus mais non utilisés	10 024	10 022
Montant à verser à la province de l'Ontario	—	37 057
	<u>261 938</u>	<u>241 904</u>
Avance reçue de la province de l'Ontario (note 5)	46 667	46 667
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 10)	3 083 736	2 453 680
Prestations de retraite complémentaires à verser (note 12)	23 281	21 535
Autres avantages sociaux futurs (note 13)	41 777	38 599
	<u>3 457 399</u>	<u>2 802 385</u>
Actifs nets		
Actifs nets investis en immobilisations (note 14)	823 447	416 653
Actifs nets investis dans le bail à long terme	29 515	29 842
Actifs nets détenus en réserve (note 15)	26 332	26 332
Insuffisance des actifs nets	(53 861)	(48 635)
	<u>825 433</u>	<u>424 192</u>
	<u>4 282 832 \$</u>	<u>3 226 577 \$</u>

Engagements (note 16)

Éventualités (note 17)

Au nom du conseil,



Administrateur



Administrateur

Voir les notes complémentaires.

Metrolinx
Évolution de l'actif net

(en milliers de dollars)

pour l'exercice terminé le 31 mars 2010

	Investis en immobilisations (note 14)	Investis dans un bail à long terme	Actifs nets détenus en réserve (note 15)	Insuffisance	Mode de présentation (note 2)	
					2010	2009
					Total	Total
Solde au début	416 653 \$	29 842 \$	26 332 \$	(48 635) \$	424 192 \$	266 030 \$
Excédent des charges sur les produits	—	—	—	(12 349)	(12 349)	(7 475)
Amortissement	(193)	(327)	—	520	—	—
Actifs apportés par la Province de l'Ontario [note 19 b)]	58 536	—	—	—	58 536	—
Acquisitions de terrains, déduction faite des dépôts	298 639	—	—	—	298 639	36 377
Cession de terrain	(6 603)	—	—	6 603	—	—
Dépôt sur terrain	56 415	—	—	—	56 415	129 260
Solde à la fin	823 447 \$	29 515 \$	26 332 \$	(53 861) \$	825 433 \$	424 192 \$

Voir les notes complémentaires.

Metrolinx

Flux de trésorerie

(en milliers de dollars)

pour l'exercice terminé le 31 mars 2010

	Mode de présentation (note 2)	
	2010	2009
Augmentation (diminution) de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		
Activités de fonctionnement		
Excédent des charges sur les produits	(12 349) \$	(7 475) \$
Amortissement des immobilisations et du bail à long terme	169 855	147 398
Gain (perte) sur la cession d'immobilisations	(7 219)	245
Contrat de change	—	(2 918)
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(171 712)	(149 159)
Avantages sociaux futurs, déduction faite des prestations	4 924	7 088
	(16 501)	(4 821)
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement		
Débiteurs	(11 503)	(10 149)
Apports à recevoir de la province de l'Ontario	(59 480)	58 378
Apports à recevoir de municipalités	264	(15 766)
Apports à recevoir du Gouvernement du Canada	63 978	7 871
Pièces de rechange et fournitures	(352)	(948)
Charges payées d'avance	2 661	(140)
Créditeurs et charges à payer	57 089	24 847
Produit comptabilisé d'avance à l'égard des billets vendus mais non utilisés	2	1 000
Montant à verser à la province de l'Ontario	(37 057)	37 136
	(899)	97 408

suite...

Metrolinx**Flux de trésorerie** *(suite)*

(en milliers de dollars)

pour l'exercice terminé le 31 mars 2010

Activités d'investissement		
Débiteur à long terme	800	(1 600)
Acquisition d'immobilisations	(1 052 989)	(733 618)
Produits découlant de la cession d'immobilisations	16 200	2 023
Dépôt sur terrain	(56 415)	(127 585)
Avances sur projets d'investissement	(47 421)	—
	<u>(1 139 825)</u>	<u>(860 780)</u>
Activités de financement		
Subventions reçues pour l'acquisition de terrain	355 056	165 637
Montants reçus relativement aux immobilisations	801 768	696 096
	<u>1 156 824</u>	<u>861 733</u>
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	16 100	98 361
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début	104 354	5 993
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin	<u>120 454 \$</u>	<u>104 354 \$</u>
Opération sans effet sur la trésorerie :		
Apports en locomotives et matériel roulant de la province de l'Ontario [note 19 b)]	<u>58 536 \$</u>	<u>— \$</u>

Voir les notes complémentaires.

Metrolinx

Notes complémentaires

(en milliers de dollars)

au 31 mars 2010

1. Nature des activités

Metrolinx est une société d'État qui relève du ministre des Transports. Metrolinx est une société sans capital social et elle est exonérée de l'impôt sur les bénéfices en vertu de l'alinéa 149(1) (d) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* du Canada.

Metrolinx a été créée en vertu des articles de la *Loi de 2006 sur la Régie des transports de la région du Grand Toronto*, laquelle a été promulguée le 24 août 2006. Le 14 mai 2009, le projet de loi 163 a été promulgué, modifiant la *Loi de 2006 sur la Régie des transports de la région du Grand Toronto* qui a été renommée la *Loi de 2006 sur Metrolinx*. Par conséquent, la Régie des transports du Grand Toronto (« Réseau GO ») a été dissoute et la totalité de ses actifs, passifs, droits et obligations a été transférée à Metrolinx en date du 14 mai 2009.

Le mandat de Metrolinx consiste à diriger la coordination, la planification, le financement et le développement d'un réseau de transport multimodal intégré pour la région du Grand Toronto et de Hamilton. (« GTHA »). Adoptant une démarche régionale, Metrolinx amènera la province, les municipalités et les organismes de transport locaux à trouver des solutions de transport à long terme qui sont viables sur les plans économique et environnemental.

Réseau GO est une division de Metrolinx qui exploite un système de transport en commun composé de couloirs d'autobus et de couloirs ferroviaires intégrés. Le service de réseau d'autobus et de réseau ferroviaire dessert principalement les collectivités de la région métropolitaine du Grand Toronto et de Hamilton englobant les villes de Toronto et de Hamilton et les quatre municipalités régionales de Durham, de Halton, de Peel et de York ainsi que les comtés de Simcoe, Dufferin, Wellington et les villes de Barrie, de Guelph et de Bradford-West Gwillimbury.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Mode de présentation

La direction a préparé les présents états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Tel qu'il est indiqué à la note 1, depuis le 14 mai 2009, les activités de Réseau GO ont été intégrées à Metrolinx. Les deux entités relevaient de la Province avant la liquidation. Par conséquent, les présents états financiers ont été préparés selon le principe de la continuité des intérêts communs, lequel exige que l'entité qui poursuit les activités, Metrolinx, présente les chiffres de l'exercice considéré et les chiffres comparatifs comme si les deux entités avaient été jumelées depuis leur création. En conséquence, les états financiers annuels de l'exercice considéré et les états financiers comparatifs comprennent une année complète d'activités de Metrolinx et de Réseau GO.

Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants de l'actif et du passif présentés et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels divulgués à la date des états financiers ainsi que sur les montants des produits et des charges indiqués au cours de la période considérée. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse, les soldes des comptes bancaires après déduction des découverts et les placements à court terme dont les dates d'échéance sont de trois mois ou moins.

Pièces de rechange et fournitures

Les pièces de rechange et les fournitures sont comptabilisées au coût ou à la valeur de remplacement, selon le moins élevé des deux. Le coût est déterminé selon la méthode du coût moyen pondéré.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Amortissement

Metrolinx calcule l'amortissement des différentes catégories d'éléments d'actif sur leur durée utile estimative selon la méthode de l'amortissement linéaire comme suit :

Immeubles et matériel	
Abris et stands de billets	5 ans
Autres immeubles	20 ans
Améliorations locatives	Durée du bail
Locomotives	20 ans
Autre matériel roulant ferroviaire	25 ans
Améliorations aux installations d'emprise du chemin de fer	20 ans
Travaux de voie et installation	20 ans
Autobus y compris les autobus à deux étages	10 ans
Aires de stationnement	20 ans
Logiciel Enterprise	7 ans
Matériel informatique et logiciels	5 ans
Sauts-de-mouton	50 ans
Divers	
Mobilier	12 ans
Autres	3-7 ans

La construction en cours comprend les coûts de construction directs et les frais de mise en valeur. Aucun amortissement n'est comptabilisé avant que les constructions en cours ne soient pratiquement achevées et que le bien ne soit prêt à être utilisé.

Location à long terme

La location à long terme représente le montant payé d'avance dans le cadre du bail relatif à la Gare Union. Ce montant est amorti selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 100 ans, soit la durée du bail en plus d'une période de reconduction.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Avantages sociaux futurs

Metrolinx offre des prestations de retraite par l'entremise du Régime de retraite interentreprises des employés municipaux de l'Ontario (« OMERS »). Les charges de l'exercice correspondent aux cotisations obligatoires pour la même période.

Metrolinx offre des prestations de retraite complémentaires selon la méthode de répartition des prestations qui correspond aux prestations prévues en fonction des services rendus. Les rajustements découlant des modifications au régime, des écarts actuariels et des modifications aux hypothèses sont amortis dans les résultats sur la durée résiduelle moyenne estimative de la période d'activité des membres.

Metrolinx offre aussi d'autres avantages sociaux selon la méthode de répartition des prestations qui correspond aux prestations prévues en fonction des services rendus. Les rajustements découlant des modifications au régime, des écarts actuariels et des modifications aux hypothèses sont amortis dans les résultats sur la durée résiduelle moyenne estimative de la période d'activité des membres.

Produits liés aux services de transport en commun

Les produits sont comptabilisés lorsque le service de transport est rendu. Les montants comptabilisés d'avance sont comptabilisés au bilan à titre de Produit comptabilisé d'avance.

Apports

Metrolinx suit la méthode du report pour les apports. Les apports affectés, y compris les subventions de fonctionnement, sont comptabilisés comme produits dans la période à laquelle ils se rapportent.

Les apports reportés afférents aux immobilisations correspondent aux fonds reçus aux fins d'acquisition d'immobilisations. Ces apports reportés sont comptabilisés à titre de produits au cours de la période d'amortissement des immobilisations à laquelle ils se rapportent.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Actifs nets détenus en réserve

Les actifs nets détenus en réserve sont affectés à l'interne afin de fournir une source de financement en vue des obligations futures prévues et de procurer une certaine flexibilité en cas d'incertitudes. Les réserves sont approuvées par le conseil d'administration de Metrolinx et sont présentées dans le bilan à titre d'actifs nets.

L'établissement d'une réserve de restructuration pour les immobilisations et les activités d'exploitation des municipalités (« MCOR ») vise à aider le financement des dépenses importantes en immobilisations.

L'établissement d'une réserve d'obligation au titre de l'emploi vise à aider au financement général des obligations liées à l'emploi de Metrolinx.

L'établissement d'une réserve de maintien d'une autoassurance vise à aider au financement de toute demande relative à la tranche de maintien d'autoassurance du programme d'assurance de Metrolinx.

L'établissement d'une réserve de stabilisation vise à aider au financement des variations des budgets de fonctionnement et d'immobilisations de Metrolinx d'un exercice à l'autre.

Classement des instruments financiers

La trésorerie et les équivalents de trésorerie ont été classés comme des instruments détenus à des fins de transaction. Les débiteurs, les apports à recevoir de la province de l'Ontario, les apports à recevoir des municipalités, les apports à recevoir du gouvernement du Canada et les fonds détenus pour la province de l'Ontario, ont été classés comme prêts et créances. Les créditeurs et charges à payer, la somme à verser à la province de l'Ontario ainsi que l'avance provenant de la province de l'Ontario ont été classés à titre d'autres passifs financiers.

Contrats d'achat ou de vente d'un élément d'actif non financier

Metrolinx, en sa qualité d'organisme sans but lucratif, a fait le choix, dans ses conventions comptables, de ne pas appliquer le chapitre 3855, « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation », en ce qui a trait à la conclusion de contrats de vente ou d'achat d'éléments non financiers, y compris les dérivés incorporés dans ces contrats. Compte tenu de ce qui précède, tout contrat visant l'achat de carburant diesel n'est pas assujéti au chapitre 3855 et n'est pas constaté dans les états financiers. Il est toutefois mentionné à la note 3.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Adoption de nouvelles normes comptables

Le 1^{er} avril 2009, Metrolinx a adopté les chapitres suivants du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (« ICCA ») :

- Le chapitre 4400, « Présentation des états financiers des organismes sans but lucratif », a été modifié afin de permettre aux organismes sans but lucratif de présenter les actifs nets investis en immobilisations comme une catégorie des actifs nets grevés d'affectations d'origine interne et de clarifier la présentation des montants bruts des produits et des charges lorsque l'entité agit pour son propre compte dans une opération. Metrolinx a choisi de continuer à présenter ses actifs nets investis en immobilisations comme un élément distinct des actifs nets.
- Le chapitre 4460, « Présentation de l'information sur les opérations entre apparentés dans les états financiers des organismes sans but lucratif » a été modifié pour s'harmoniser à la définition des apparentés contenue dans le chapitre 3840, « Opérations entre apparentés ».
- Le chapitre 4470, « Ventilation des charges des organismes sans but lucratif – informations à fournir », établit les normes d'information à fournir par les organismes sans but lucratif qui classent leurs charges par fonction et qui ventilent les charges entre les différentes fonctions auxquelles elles se rattachent.

L'adoption de ces nouvelles normes n'a eu aucune incidence sur les états financiers ou des informations supplémentaires à fournir.

3. Instruments financiers

Juste valeur

La juste valeur de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des débiteurs, des subventions à recevoir de la province de l'Ontario, des subventions à recevoir des municipalités, des subventions à recevoir du gouvernement du Canada, des fonds détenus pour la province de l'Ontario, des créditeurs et des charges à payer, ainsi que de l'avance provenant de la province de l'Ontario, est réputée se rapprocher de leur valeur comptable en raison de leur échéance à court terme.

Risque de crédit

Metrolinx est exposée à un risque de crédit en raison de ses débiteurs. La direction est d'avis que le risque est négligeable puisque la majeure partie des débiteurs provient des gouvernements fédéral, provincial et municipaux et d'organismes sur lesquels ils exercent un contrôle.

Risque de taux d'intérêt

Metrolinx n'est pas exposée à un risque important en matière de risque de taux d'intérêt.

Autre risque de prix

Metrolinx consomme du carburant diesel et est donc touché par la fluctuation du prix du pétrole brut. Toute fluctuation éventuelle du prix du pétrole brut pourrait avoir une incidence importante sur les frais liés aux services de transport. Ce risque peut être atténué, à l'occasion, au moyen de contrats d'achat à terme pour le carburant diesel afin de bloquer les frais d'exploitation futurs engagés par Metrolinx pour son utilisation et sa consommation. Au 31 mars 2010, Metrolinx avait conclu sept contrats à taux fixe visant l'achat de 40,4 millions de litres de carburant diesel à un prix de 0,6892 \$ à 0,7050 \$ le litre. La quantité de carburant achetée excédant la limite fixée au contrat s'établit au prix du marché.

4. Informations à fournir concernant le capital

La structure du capital de Metrolinx comprend les actifs nets investis en immobilisations et les apports reportés afférents aux immobilisations.

Le principal objectif de Metrolinx en ce qui a trait à la gestion du capital est de protéger sa capacité à poursuivre ses activités afin d'être en mesure de continuer à offrir un niveau de service approprié à ses parties prenantes.

Metrolinx est assujettie à des restrictions relatives à l'utilisation des apports reportés afférents aux immobilisations grevés d'affectations externes. Elle emploie des processus de contrôle interne afin de s'assurer que les restrictions sont respectées avant l'affectation des ressources et elle s'y est conformée tout au long de l'exercice.

Metrolinx gère sa structure de capital et effectue des rajustements en fonction de la conjoncture économique et des risques que comportent les éléments d'actif sous-jacents.

5. Fonds détenus pour la province de l'Ontario

En 2007, l'ancienne Régie des transports du Grand Toronto (le « Réseau GO ») a reçu une subvention d'un montant de 46 667 \$ de la province de l'Ontario. Ce montant devait être utilisé au titre de la participation de la Commission de transport de Toronto (« CTT ») au projet GTA Farecard. La CTT n'a pas encore respecté les exigences relatives à la réception de ces fonds. Par conséquent, les fonds détenus par Metrolinx et l'obligation à l'égard de la province sont présentés de façon distincte au bilan.

6. Débiteur à long terme

Les débiteurs à recevoir d'une municipalité pour le remboursement des coûts de construction doivent être versés sur une période de cinq ans. Les montants exigibles au cours de l'exercice qui suit sont compris dans les débiteurs à court terme et le solde résiduel est classé à titre de débiteur à long terme payable en un versement de 800 \$ exigible en 2012.

7. Immobilisations

	2010		2009
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Terrain	707 971 \$	— \$	286 745 \$
Immeubles	424 000	227 937	176 198
Améliorations locatives	23 845	20 939	13 132
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	979 254	231 040	649 370
Améliorations à l'emprise de chemin de fer	844 231	429 825	379 208
Travaux et installations des voies	371 703	97 624	257 179
Construction en cours	1 088 572	—	663 696
Autobus	270 070	111 800	154 004
Aires de stationnement	239 125	84 090	113 835
Matériel informatique et logiciels	41 998	23 498	17 647
Autres	118 484	79 223	30 059
	5 109 253 \$	1 305 976 \$	2 741 073 \$

La construction en cours comprend les projets suivants :

	2010	2009
Expansion du couloir ferroviaire	418 344 \$	289 850 \$
Gare Union	108 265	91 730
Parc ferroviaire	127 963	56 857
Système PRESTO	138 598	98 918
Transport urbain léger et rapide et service d'autobus directs	50 969	—
Divers	244 433	126 341
	1 088 572 \$	663 696 \$

8. Avances sur projets d'investissement

Au cours de l'exercice, Metrolinx a conclu des memoranda d'accord (« MOA ») avec le Réseau des transports urbains rapides de la région de York (« YRRTC »), la municipalité régionale de York (« Région de York »), la ville de Toronto et la Commission de transport de Toronto (« CTT »). Les MOA précisent les projets, les coûts prévus et les responsabilités de toutes les parties prenantes. Les MOA définissent également les frais admissibles et les droits de propriété des projets précisés dans les accords. Les MOA initiaux avaient été conclus pour la période du 1^{er} avril au 31 décembre 2009 et comportaient des frais approximatifs de 213 millions de dollars. Les MOA ont été reconduits jusqu'au 31 mai 2010 en ce qui concerne la ville de Toronto et la CTT et au 30 juin 2010 relativement au YRRTC et à la Région de York.

Dans le cadre de ces accords, les avances ont été versées à la Région de York et à la Commission de transport de Toronto afin de leur fournir un fonds de roulement totalisant 47 421 \$ pour financer les projets de mise en valeur entrepris par la Région de York et la Commission de transport de Toronto au nom de Metrolinx. Les fonds avancés sont détenus dans un compte distinct et tout intérêt cumulé sera appliqué au projet.

Au 31 mars 2010, Metrolinx avait passé en charges environ 129,1 millions de dollars relativement à ces projets, y compris les montants suivants qui ont été avancés en prévision des coûts devant être engagés entre le 31 mai et le 30 juin 2010.

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Région de York	22 732 \$	— \$
Commission de transport de Toronto	<u>24 689</u>	<u>—</u>
	<u>47 421 \$</u>	<u>— \$</u>

9. Bail à long terme

			2010	2009
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Bail, Gare Union	32 704 \$	3 189 \$	29 515 \$	29 842 \$

10. Apports reportés afférents aux immobilisations

Les variations des apports reportés afférents aux immobilisations pour l'exercice se présentent comme suit :

	2010	2009
Solde au début	2 453 680 \$	1 906 743 \$
Apports reçus au cours de l'exercice pour de nouvelles acquisitions		
Province de l'Ontario	739 919	603 214
Municipalités	24 409	32 657
Gouvernement du Canada	37 440	60 225
Montant amorti à titre de produits au cours de l'exercice	(171 712)	(149 159)
Solde à la fin	3 083 736 \$	2 453 680 \$

Metrolinx a comptabilisé un manque de fonds dans le financement municipal lié à son programme d'immobilisations. La Province a fourni un financement temporaire de 50 868 \$ afin de combler l'insuffisance de l'exercice considéré (54 903 \$ en 2009). Le montant cumulé s'établit à 174 801 \$. La Province travaillera en collaboration avec ses partenaires municipaux pour trouver une solution au manque de fonds.

11. Cotisations au régime de retraite

Metrolinx offre des prestations de retraite à la presque totalité de ses salariés permanents par l'entremise du Régime de retraite interentreprises des employés municipaux de l'Ontario (« OMERS »). Le montant passé en charges au titre des cotisations au régime de retraite pour l'exercice terminé le 31 mars 2010 s'élève à 8 132 \$ (6 441 \$ en 2009).

12. Prestations de retraite complémentaires à verser

Le Réseau GO ayant été intégré à la Province en 2002, les salariés syndiqués et non syndiqués ont demandé à la Province de corriger les écarts des prestations à verser aux salariés de Réseau GO. En 1999, lorsque Réseau GO a été transféré de la Province à la Commission des services du Grand Toronto, les régimes provinciaux ont été gelés et un nouveau régime a été établi dans le cadre d'OMERS. Il a été convenu que Réseau GO était responsable de l'obligation au titre du régime de retraite et par conséquent, Réseau GO a procédé à une évaluation actuarielle en date du 1^{er} avril 2007. Les charges du régime comptabilisées au cours de l'exercice s'élevaient à 2 347 \$ (2 657 \$ en 2009).

À des fins de comptabilisation des prestations complémentaires, Metrolinx a adopté une convention de comptabilisation des gains et des pertes qui excèdent l'amortissement minimal au cours de l'exercice (ce qui signifie la partie des gains cumulés et des pertes cumulées qui dépassent 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées, divisés par la durée résiduelle moyenne prévue des années de service).

12. Prestations de retraite complémentaires à verser (suite)

Les données concernant les prestations complémentaires du régime de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Obligation au titre des prestations constituées	30 998 \$	17 486 \$
Juste valeur des actifs du régime	448	383
Situation de capitalisation – déficit du régime	30 550	17 103
Gain actuariel net non amorti (perte actuarielle nette non amortie)	(7 269)	4 432
Passif au titre des prestations constituées	<u>23 281 \$</u>	<u>21 535 \$</u>

Les actifs du régime, par catégorie, se présentent comme suit :

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Trésorerie investie	21 %	27 %
Trésorerie déposée auprès de l'Agence du revenu du Canada	79 %	73 %
	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>

Autres informations au sujet du régime de prestations de Metrolinx :

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Cotisations patronales	300 \$	– \$
Prestations versées	237 \$	138 \$

Les hypothèses actuarielles importantes adoptées pour évaluer les obligations au titre des prestations de retraite complémentaires du régime Metrolinx se présentent comme suit :

Taux d'actualisation	– 6,25 % (8,7 % en 2009)
Augmentation du taux de croissance de la rémunération	– 3 % (3 % en 2009)
Taux d'inflation par année	– 2 % (2 % en 2009)
Durée résiduelle moyenne prévue d'activités	– 10 ans (10 ans en 2009)

13. Autres avantages sociaux futurs

Metrolinx offre des régimes d'assurance-vie et de soins de santé postérieurs à l'emploi, ainsi que des prestations de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (« CSPAAT ») et des indemnités de départ des retraités. Le régime n'est pas capitalisé et exige des cotisations nominales des salariés. La presque totalité des salariés actifs à temps plein sont admissibles aux régimes d'assurance-vie et de soins de santé. Un nombre limité de salariés est admissible aux indemnités de départ.

La date d'évaluation des actifs du régime et des obligations au titre des prestations de retraite est le 31 mars de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des autres avantages sociaux futurs a eu lieu le 31 mars 2008. Les avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite comptabilisés au cours de l'exercice se chiffraient à 5 129 \$ (5 575 \$ en 2009).

À des fins de comptabilisation des avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite, Metrolinx a adopté une convention de comptabilisation des gains et des pertes qui excèdent l'amortissement minimal au cours de l'exercice (ce qui signifie la partie des gains cumulés et des pertes cumulées qui dépassent de 10 % l'obligation au titre des prestations constituées, divisés par la durée résiduelle moyenne prévue des années de service).

Les données concernant les avantages sociaux postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite se présentent comme suit :

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Obligation au titre des prestations constituées	49 391 \$	33 137 \$
Juste valeur des actifs du régime	<u>—</u>	<u>—</u>
Situation de capitalisation – déficit du régime	49 391	33 137
Gain actuariel net non amorti (perte actuarielle nette non amortie)	<u>(7 614)</u>	<u>5 462</u>
Passif au titre des prestations constituées	<u>41 777 \$</u>	<u>38 599 \$</u>

13. Autres avantages sociaux futures (suite)

Autres informations au sujet du régime d'avantages sociaux de Metrolinx :

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Cotisations patronales	1 951 \$	1 136 \$
Prestations versées	1 951 \$	1 136 \$

Les hypothèses actuarielles importantes adoptées pour évaluer les obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite de Metrolinx se présentent comme suit :

Taux d'actualisation des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite	– 6,20 % (8,5 % en 2009)
Taux d'actualisation pour les obligations de la CSPAAT et des indemnités de départ des retraités	– 5 % (7 % en 2009)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite	– 14 ans (14 ans en 2009)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les obligations de la CSPAAT	– 10 ans (2009 – 10 ans)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les indemnités de départ des retraités	– 9 ans (9 ans en 2009)
Augmentation du taux de croissance de la rémunération	– 3 % (3 % en 2009)
Inflation	– 2 % (2 % en 2009)
Taux tendanciel initial moyen pondéré des coûts des soins de santé	– 6,85 % (6,98 % en 2009)
Taux tendanciel final moyen pondéré des coûts des soins de santé	– 4,5 % (4,5 % en 2009)
Augmentation des prestations pour soins dentaires	– 4,5 % (4,5 % en 2009)

14. Actifs nets investis en immobilisations

	2010	2009
Immobilisations	3 803 277 \$	2 741 073 \$
Dépôts sur terrain	56 485	129 260
Avances sur projets d'investissement	47 421	—
Moins apports de capital reportés utilisés pour l'acquisition d'immobilisations	(3 083 736)	(2 453 680)
	<u>823 447 \$</u>	<u>416 653 \$</u>

15. Actifs nets détenus en réserve

Les actifs nets détenus en réserve aux 31 mars 2010 et 2009 se détaillent comme suit :

MCOR	21 051 \$
Obligation au titre de l'emploi	889
Maintien d'une autoassurance	2 013
Stabilisation	<u>2 379</u>
	<u>26 332 \$</u>

16. Engagements

- a) Les paiements minimums de location pour des locaux, au cours des cinq prochains exercices, se détaillent comme suit :

2011	3 178 \$
2012	2 273
2013	2 116
2014	1 514
2015	685
Par la suite	<u>820</u>
	<u>10 586 \$</u>

- b) Metrolinx s'est également engagée dans le cadre d'acquisition de différentes immobilisations pour un montant d'environ 1 251 777 \$. En outre, la Commission de transport de Toronto et la Région de York ont pris des engagements d'environ 101 688 \$ dans le cadre de projets qu'ils mettent en œuvre au nom de Metrolinx.

- c) Une partie importante des services offerts par Metrolinx est effectuée par des parties externes. Ces services sont régis par les ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (« CN »), le Canadien Pacifique Limitée (« CP ») et Bombardier Inc., ainsi que par quelques ententes de services de moindre importance. Metrolinx a conclu les ententes importantes suivantes d'un montant d'environ 120 000 \$ par année :

- i) Convention d'exploitation maîtresse avec le CN se terminant le 31 mai 2010. Des négociations sont en cours relativement à une nouvelle convention avec le CN. La convention existante a été prorogée jusqu'à ce que la nouvelle entente soit conclue.
- ii) Convention de navette avec le CP se terminant le 31 décembre 2010.
- iii) Contrat d'entretien du matériel avec Bombardier se terminant le 31 mai 2013.
- iv) Contrat visant les équipages de train avec Bombardier se terminant le 31 mai 2013.

16. Engagements (suite)

- d) À la date de clôture, Metrolinx avait des lettres de crédit en cours totalisant 2 098 \$.
- e) Le 14 juin 2010, Metrolinx a octroyé un contrat à la société Bombardier relativement à la livraison de 182 véhicules légers sur rail. La valeur du contrat de base s'établit à 770 392 \$, exception faite des taxes et de l'indexation. La livraison des véhicules est prévue entre 2013 et 2020. Le financement du contrat provient de la province de l'Ontario par l'entremise du budget en immobilisations de Metrolinx. Les versements seront effectués selon des étapes prescrites au contrat.
- f) Le programme d'immobilisations de Metrolinx pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 est d'environ 1,3 milliard de dollars. Les engagements dans le cadre du programme d'immobilisations de Metrolinx seront conclus tout au long de l'exercice.

17. Éventualités

- a) Diverses poursuites ont été intentées contre Metrolinx pour des incidents survenus dans le cours normal de ses activités. La direction est d'avis que l'issue de ces poursuites, qui sont en suspens, n'aura pas d'incidence importante ou ne peut encore être établie.
- b) Metrolinx a une créance litigieuse d'un montant de 3 100 \$ auprès d'un propriétaire relativement à un bail. Un montant de 1 200 \$ a été prévu par rapport au montant en litige. La direction est d'avis que l'interprétation du bail et la méthode employée pour calculer les frais d'exploitation est convenable et que ses négociations avec le propriétaire seront fructueuses. Les négociations en sont à leurs premières étapes et il est difficile d'en déterminer les résultats avec certitude. Par conséquent, le montant en litige n'a pas été comptabilisé dans les états financiers.

18. Contrat de change à terme

En septembre 2005, de concert avec l'Office ontarien de financement (« OOF »), Réseau GO a attribué un contrat à un fournisseur américain (en dollars américains) pour l'achat de 27 locomotives diesel électriques. À la même date, Réseau GO a conclu une entente avec l'OOF pour l'achat de dollars américains nécessaires pour assurer une certitude en matière de budget. Le contrat stipulait l'achat de 28 112 dollars américains à des taux variant entre 1,1322 et 1,1360. Au 31 mars 2008, une variation de la juste valeur de la couverture économique de 2 918 \$ a été comptabilisée à titre de perte de change latente dans les résultats de 2008. Lorsque le contrat est arrivé à échéance au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2009, la perte réalisée s'élevait à 773 \$, ce qui s'est traduit par un gain de change net au titre du contrat de 2 145 \$ pour la période.

19. Opérations entre apparentés

Au cours de l'exercice, Metrolinx a conclu les opérations entre apparentés suivantes :

- a) Au cours de l'exercice, le ministère des Transports a réclamé la somme de 4 602 \$ (2 540 \$ en 2009) à Metrolinx pour les services fournis par le ministère des Transports et la somme de 1 188 \$ pour un terrain vendu au ministère des Transports. Au 31 mars 2009, les créiteurs et charges à payer comprenaient un montant à verser au ministère des Transports de 551 \$ (969 \$ en 2009).
- b) Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2010, Metrolinx a fait l'acquisition de 26 locomotives et de 243 voitures-coach à deux étages auprès de la Régie des transports en commun de la région de Toronto (« RTCRT »), lesquelles étaient auparavant louées par Metrolinx, pour un montant de deux dollars. Le transfert de ces biens a été traité comme un apport de la Province correspondant à la valeur comptable nette de ces biens détenus par la RTCRT, lesquels totalisaient 58 536 \$. La RTCRT est une société d'État qui relève du ministre des Transports et qui est liée à Metrolinx en vertu de leurs relations respectives avec le ministre des Transports.

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2010, Metrolinx a vendu treize locomotives (sept au 31 mars 2009) acquises auprès de la RTCRT. Cette vente s'est traduite par un gain de 2 300 \$ (1 381 \$ en 2009).

Ces opérations sont évaluées à la valeur d'échange, soit le montant de la contrepartie établi et accepté par les apparentés.