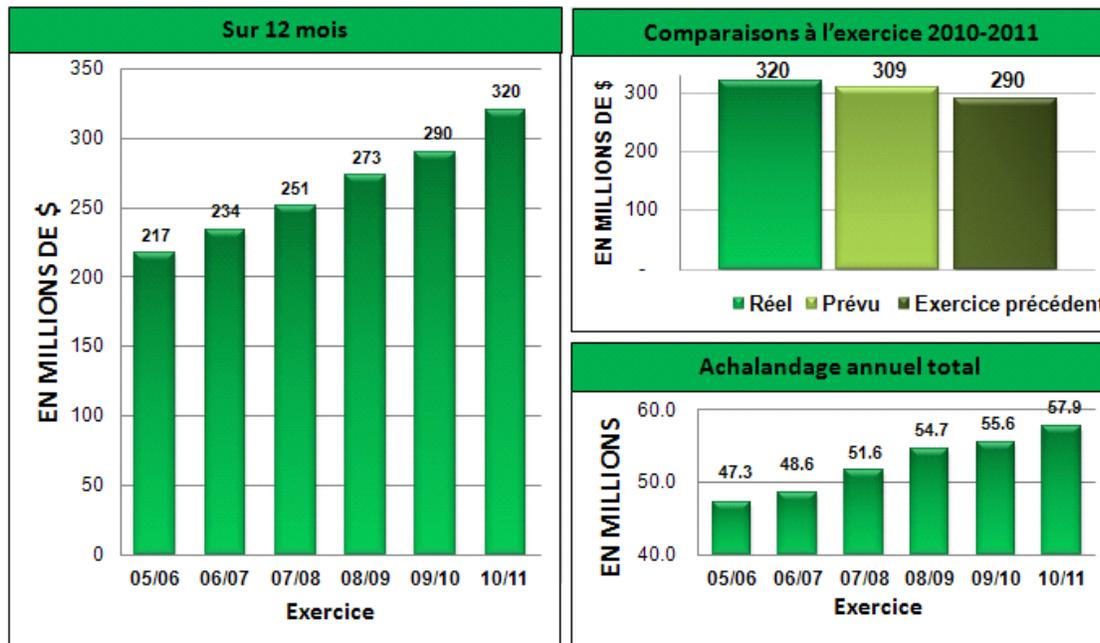


# Bilan de l'année

## État des résultats

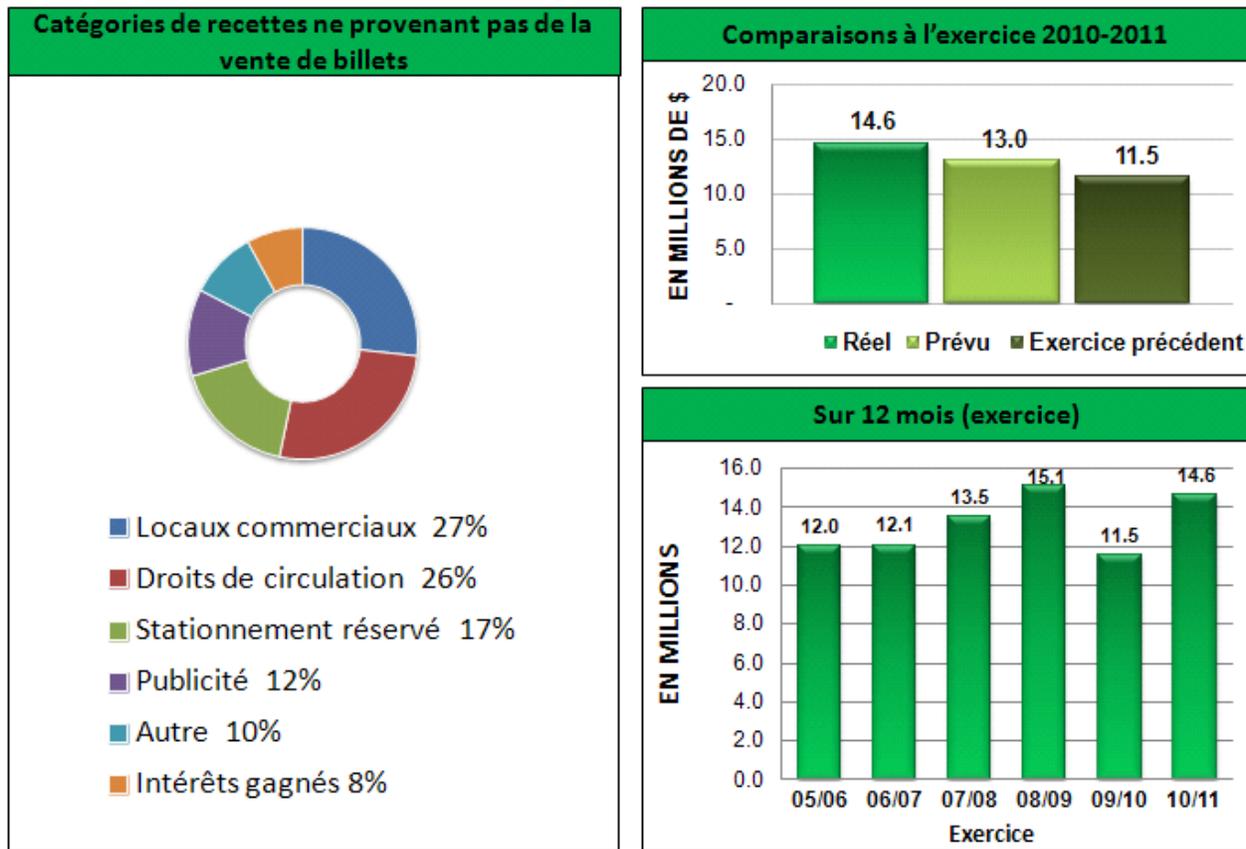
La croissance de l'achalandage a pris de l'essor au cours de l'exercice 2010-2011, grâce à une augmentation de 4,1 pour cent du nombre de trajets, soit 2,29 millions de trajets. À mesure que l'économie continue à s'améliorer et les prix de l'essence demeurent élevés, il est prévu que l'achalandage poursuivra sa tendance à la hausse. L'achalandage des autobus pesait pour 24,5 pour cent de l'achalandage total en 2010-2011 et devient un élément de plus en plus important des opérations de GO Transit. Le total des recettes de la vente de billets pour 2010-2011 a enregistré un gain considérable de 10,4 pour cent (30 millions de dollars) par rapport à l'année précédente. Les recettes de la vente de billets ont dépassé les objectifs prévus de 3,8 pour cent ou de 11,7 millions de dollars. L'exercice 2010-2011 a affiché la plus importante croissance sur 12 mois des six dernières années, motivée en grande partie par des recettes de la vente de billets s'élevant à environ 320,3 millions de dollars. Cette hausse est attribuable à la croissance de l'achalandage et à un tarif moyen par passager plus élevé.

## Recettes de la vente des billets



Les recettes de Metrolinx ne provenant pas de la vente de billets en 2010-2011 s'élèvent à 14,5 millions de dollars (gain ou perte sur la vente des actifs immobilisés non compris) et pèsent pour 4,4 pour cent du total des recettes d'exploitation. Leur augmentation de 3,1 millions de dollars par rapport à l'année précédente est motivée principalement par les droits de circulation, la publicité et la location de locaux commerciaux et les intérêts gagnés. Les recettes ne provenant pas de la vente de billets ont dépassé les objectifs prévus de 12,7 pour cent ou de 1,6 million de dollars. La location des locaux commerciaux, qui en est devenue l'élément le plus important, pèse pour 26,8 pour cent du chiffre total. L'élargissement du portefeuille de biens immobiliers de Metrolinx s'accompagnera d'une croissance des recettes de la publicité. Le stationnement réservé a affiché une croissance stable, qui est censée se maintenir à mesure que la capacité du stationnement augmente. En outre, le dessaisissement d'actifs non principaux a également ajouté 3,2 millions de dollars à ce total.

## Recettes ne provenant pas de la vente des billets



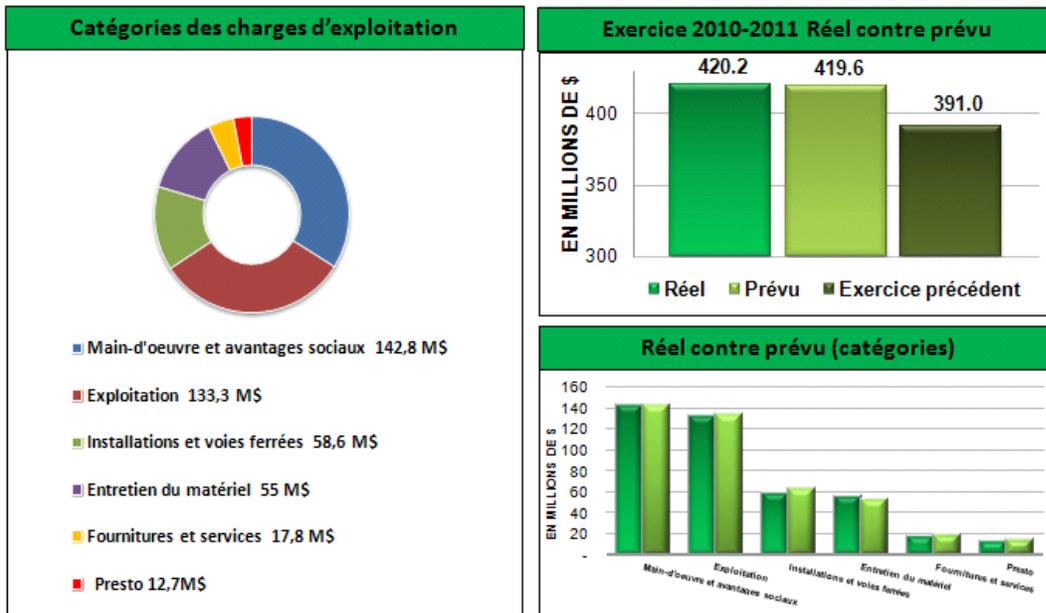
Les opérations de Metrolinx se répartissent en trois principaux secteurs d'activité :

- Division de GO Transit – Division d'exploitation qui offre un service d'autobus et un service ferroviaire quotidiens au public
- Division PRESTO, à compter du 30 juin 2011 – Division responsable de l'exploitation du système de carte tarifaire pour GO Transit et, ultérieurement, les réseaux de transport dans l'ensemble de la RGTH et à Ottawa
- Division générale – Prestation de services et d'un soutien dans divers domaines, dont la planification, l'élaboration de politiques, l'investissement dans l'infrastructure, les services financiers et d'autres activités administratives à l'appui de la division de GO Transit, de la division PRESTO et du mandat du Grand projet pour la RGTH

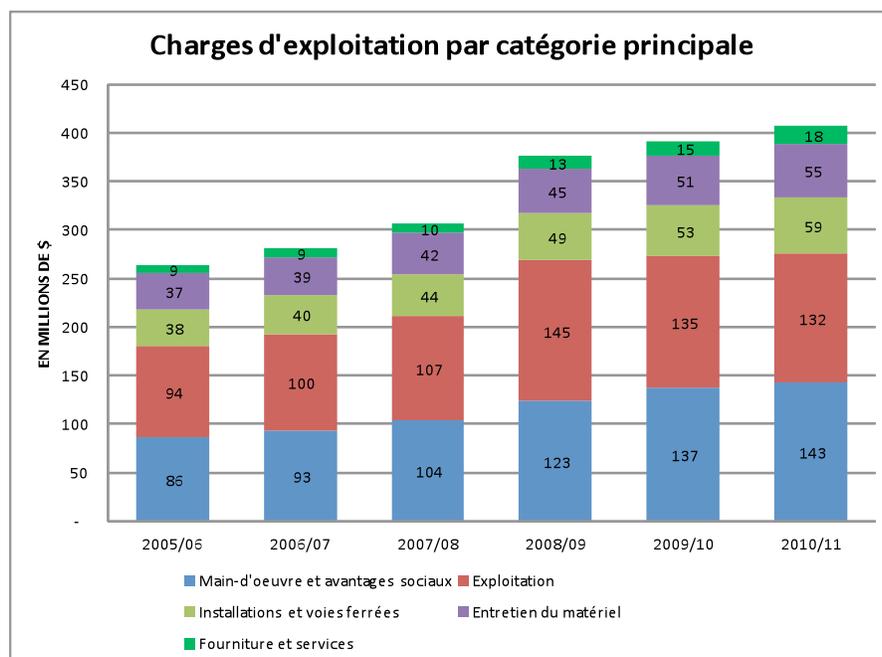
Le LAR prendra de l'ampleur au cours de l'année à venir et deviendra, lui aussi, une importante division d'exploitation de Metrolinx.

Les charges d'exploitation pour l'exercice 2010-2011 n'ont que légèrement dépassé les objectifs prévus et ont atteint 420,2 millions de dollars. Les principaux moteurs du dépassement budgétaire sont la hausse des dépenses telles que les droits d'accès aux voies ferrées et le coût de l'entretien du matériel, lesquels ont été entraînés par la croissance des recettes et de l'achalandage. Ces augmentations ont été compensées par le fait que les dépenses réelles ont été inférieures aux objectifs prévus pour les opérations PRESTO, la main-d'œuvre et les avantages sociaux, les opérations et l'entretien du matériel.

## Charges d'exploitation



Metrolinx se sert de son taux de recouvrement des coûts d'exploitation comme mesure clé du rendement financier. Le taux de recouvrement des coûts de Metrolinx se compare avantageusement à celui d'autres commissions de transport public au Canada et aux États-Unis. Metrolinx a été en mesure de maintenir ce taux favorable de recouvrement des coûts grâce à une gestion efficace des générateurs de coût clés, au parc de voitures et d'autobus à étage à haute capacité de GO, et à un service d'autobus et un service ferroviaire complémentaires efficaces. Metrolinx avait prévu au budget un taux de recouvrement des coûts d'exploitation de 79,4 pour cent (opérations PRESTO non comprises) pour l'exercice 2010-2011. Le taux réel de recouvrement des coûts d'exploitation était de 82,2 pour cent (opérations PRESTO non comprises). Cette augmentation était principalement attribuable à la croissance de l'achalandage et des recettes, et à la capacité de l'entreprise de maintenir les charges d'exploitation plus ou moins aux niveaux prévus.



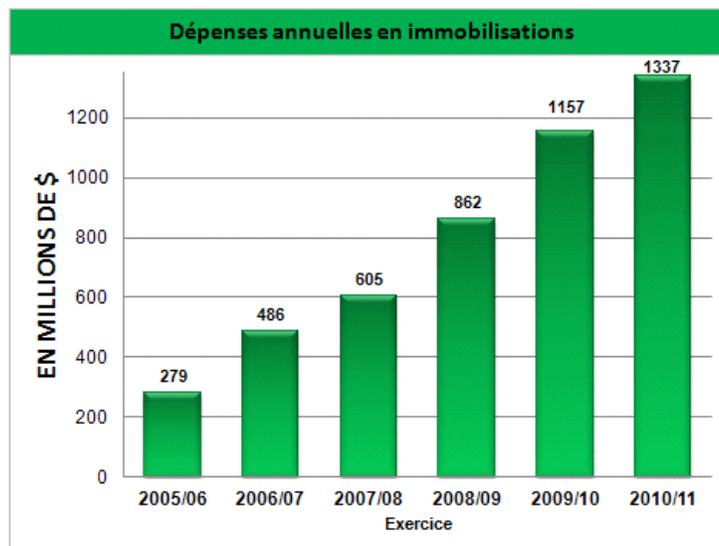
# Dépenses en immobilisations

Metrolinx a continué à déployer des efforts au cours de l'exercice 2010-2011 pour réaliser le mandat fixé par la province de sensiblement accroître l'investissement dans l'infrastructure du transport en commun. Une partie importante du budget d'immobilisations a été affecté à la réhabilitation de l'infrastructure existante afin de maintenir et d'améliorer la sécurité, ainsi qu'à la croissance et à l'expansion planifiées. Les dépenses en immobilisations en 2010-2011, qui ont atteint 1,337 milliard de dollars, étaient très près des montants prévus au budget.

Les dépenses affectées par Metrolinx aux grands projets d'investissement au cours de l'exercice se présentent comme suit :

- 305,7 M\$ – achat du corridor Lakeshore East entre la gare Union et la gare Pickering
- 217,4 M\$ – projet SAD de York VIVA, paiements à l'avance visant l'acquisition des véhicules légers sur rail et le projet du TLR de TTC
- 87,9 M\$ – paiements à l'avance visant l'acquisition de 70 voitures à étage, dont la livraison est attendue au cours des deux prochains exercices
- 68,1 M\$ – paiements à l'avance visant l'acquisition de 57 locomotives MP40 plus puissantes et éconergétiques, qui ont toutes été livrées avant le 31 mars 2011
- 13,3 M\$ – conclusion de l'achat de 21 autobus qui sont nécessaires pour maintenir la capacité actuelle des opérations d'autobus de GO Transit et l'accroître afin d'offrir des services à davantage de passagers; en outre, une commande de 29 nouveaux autobus a été passée début 2011 avec une date de livraison prévue d'ici le 31 août 2011
- 48,7 M\$ – travaux en cours liés à la modernisation de la gare Union, au remplacement du quai couvert et à la création d'un nouveau hall de gare à la gare Union
- 103,7 M\$ – projets de Georgetown South et du croisement de Toronto ouest, lesquels visent à faciliter un service ferroviaire accru en prévision des Jeux Panaméricains de 2015
- 79,2 M\$ – mise en œuvre additionnelle du système de carte tarifaire PRESTO, laquelle servira de principale méthode de paiement des titres de voyage dans la RGTH et la région d'Ottawa

## Dépenses en immobilisations



Niveaux de service et infrastructure en mars 2011	
<b>Service ferroviaire:</b>	
Lignes	7
Gares	59
Kilomètres d'itinéraires	391
Trajet de train les jours de semaine	180
Taille du parc (nombre de rames)	42
Locomotives	65
Voitures à voyageurs à étage	497
<b>Service d'autobus:</b>	
Terminus	17
(plus de nombreux arrêts et billetteries)	
Kilomètres d'itinéraires	2,619
Trajets d'autobus de la gare Union les jours de semaine	508
Trajets d'autobus les jours de semaine, tout le réseau	2,075
Autobus à un étage	376
Autobus à deux étages	22
<b>Totalité du réseau:</b>	
Places de stationnement	60,648
Parcs de stationnement en élévation	3
Éoliennes	1
Gares/terminus dotés d'abris à vélos	46
Gares dotées de casiers à vélos	4
(ou stationnement réservé pour vélos)	

# Gestion du risque d'entreprise

## Forger une culture sensibilisée au risque

Dans le cadre de l'accent continu qu'elle met sur une saine gouvernance générale, Metrolinx a mis en œuvre un processus vigoureux de gestion du risque d'entreprise (GRE) sous la direction du directeur financier afin de favoriser une prise de décisions efficace.

Ses principales réalisations à ce jour dans ce domaine comprennent :

- Élaborer une politique de GRE qui :
  - o précise les objectifs de la GRE
  - o énonce les rôles et responsabilités
  - o expose le processus d'évaluation du risque
  - o énonce les protocoles de communication et la formation de sensibilisation
  - o trace les grandes lignes des protocoles d'établissement de rapports et de surveillance de la gestion
- Mettre en œuvre une communication de rapports périodiques au Conseil d'administration, au Comité de vérification, des finances et de la gestion du risque et à la haute direction
- Dispenser une formation de sensibilisation par le biais de réunions de rapport de situation avec la direction
- Retenir les services d'un cabinet de consultants qui entreprend actuellement une évaluation de la mise en œuvre du cadre GRE et qui collaborera avec le groupe GRE pour aborder les recommandations

Metrolinx continuera à peaufiner ses pratiques de gestion du risque au cours des trois années à venir par les moyens suivants :

- Offrir une formation à tout le personnel de direction concernant les avantages d'un processus structuré de gestion du risque, qui appuie le processus décisionnel à Metrolinx et dans toutes ses divisions
- Continuer à peaufiner sa communication de rapports sur le risque au Comité de vérification, des finances et de la gestion du risque, à la haute direction et au personnel responsable de la gestion du risque
- Développer des registres de risque pour tous les principaux projets d'investissement, les surveiller et adopter des mesures lorsque le risque se transforme en incidents
- Intégrer les pratiques de gestion du risque dans d'autres outils essentiels de gestion, notamment la planification stratégique et la planification des activités, la fixation de priorités, les services à la clientèle, l'établissement de budgets et de prévisions, et la gestion du rendement



## Metrolinx a cerné les principaux risques susceptibles d'influer sur ses objectifs; elle en rend compte chaque trimestre au Conseil d'administration et propose les mesures essentielles qui, de son avis, atténueront ces risques :

**Financement durable** – Metrolinx a besoin d'un financement permanent suffisant afin de financer ses opérations et ses programmes d'immobilisations futurs.

**Défaillance de fournisseur** – Metrolinx compte sur le fait que ses fournisseurs clés respectent leurs obligations contractuelles afin de pouvoir atteindre ses objectifs organisationnels.

**Gouvernance et gestion des intervenants** – Des processus efficaces de gouvernance organisationnelle, qui énoncent clairement les rôles et responsabilités des intervenants, pour répondre aux objectifs de Metrolinx.

**Fiabilité du service** – Une gestion efficace des services ferroviaires pour minimiser les retards et annulations importants et récurrents.

**Contrôle de la portée** – La formulation de la portée du projet et la documentation qui l'accompagne afin d'éviter le glissement de portée susceptible d'avoir des répercussions sur le coût de projet et sa réalisation.

**Crédibilité auprès du public** – Maintenir l'image publique de la corporation et son impact résultant sur l'appui du public ou l'appui politique pendant qu'elle exécute son mandat.

**Volet politique/réglementaire et relations avec le gouvernement** – Les modifications aux règlements du gouvernement qui régissent l'exploitation de la régie ou tout virement stratégique important qui aura un impact sur son mandat.

**Estimations de coût** – Les communiqués politiques qui sont diffusés avant d'établir le coût avec un certain degré de certitude peuvent entraîner un dépassement des coûts ou porter atteinte à la réputation de la corporation.

**Service à la clientèle-construction** – Protocoles appropriés de communication et de construction pendant les travaux de construction prévus afin de gérer les attentes des passagers.

**Corridors tiers** – Le partage de corridors appartenant à des tiers aura un impact sur la fiabilité du service et le service à la clientèle.

**Mise en œuvre de PRESTO** – Gouvernance de projet pour assurer une gestion efficace du fournisseur du système de carte tarifaire PRESTO afin de respecter les budgets prévus et les délais annoncés publiquement.

**Qualité de projet** – Processus efficaces de gestion de la qualité de projet afin de gérer toutes les activités de projet prescrites et de respecter les exigences établies des projets.

**Recrutement, maintien en fonction, planification de la relève, compétences et capacités** – Stratégie efficace de recrutement et de maintien en fonction d'un personnel compétent et développement d'une expertise interne suffisante pour permettre la mise en œuvre et la gestion efficaces de la vision et du plan de Metrolinx.

**Capacité de traitement** – Gestion efficace des ressources et des capacités afin de traiter la charge de travail et respecter la capacité de traitement.

**Priorisation des projets de TI** – Processus pertinent de gouvernance de la TI afin de permettre une priorisation efficace des projets portant sur les systèmes de TI.

**Moral des employés** – Gestion du moral des employés pour favoriser un environnement de travail sain qui exercera une emprise favorable sur la vision et le plan de Metrolinx.

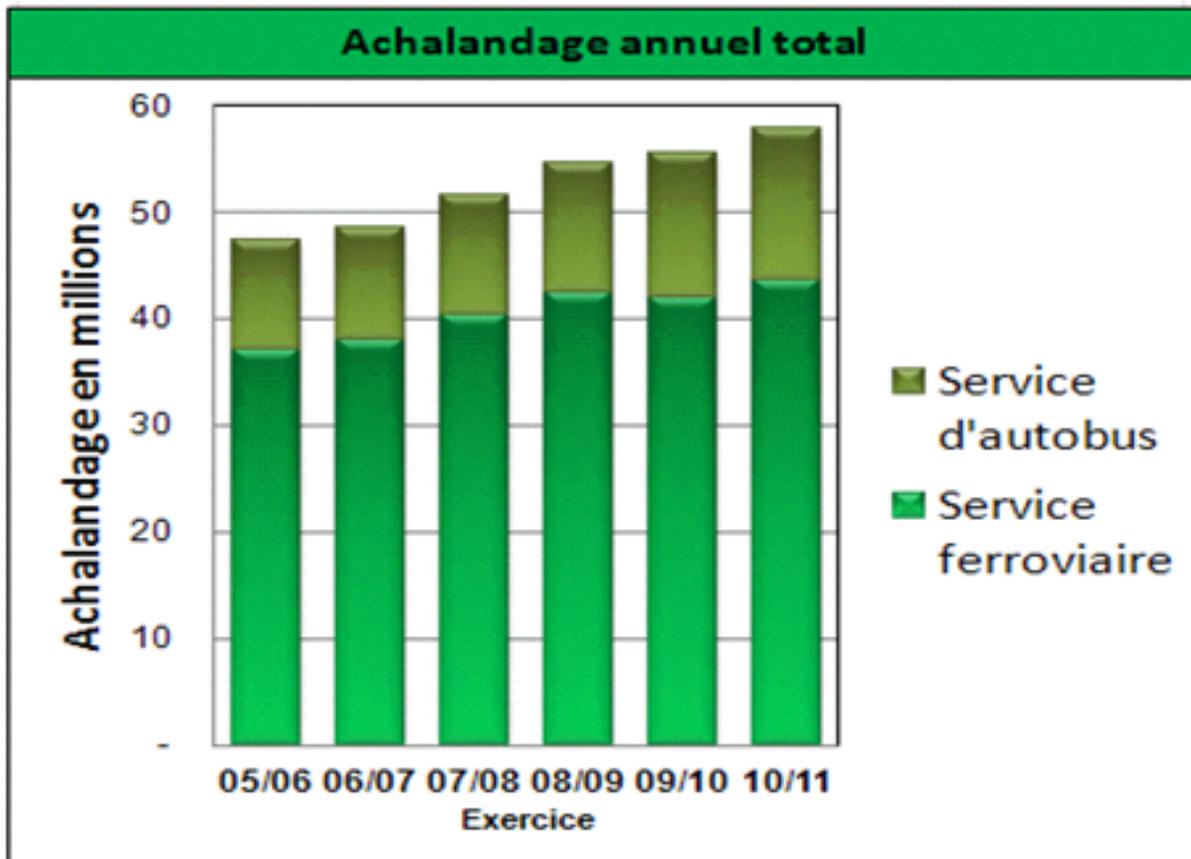
## Gestion du rendement

Metrolinx a élaboré des mesures et objectifs de gestion du rendement afin de s'assurer d'obtenir les résultats énoncés par les buts et objectifs, en particulier dans le domaine du service à la clientèle. Sa mission, sa vision et ses énoncés de valeurs sous-tendent ses plans d'activités et orientent ceux-ci vers la réalisation efficace et efficiente des buts et objectifs énoncés.

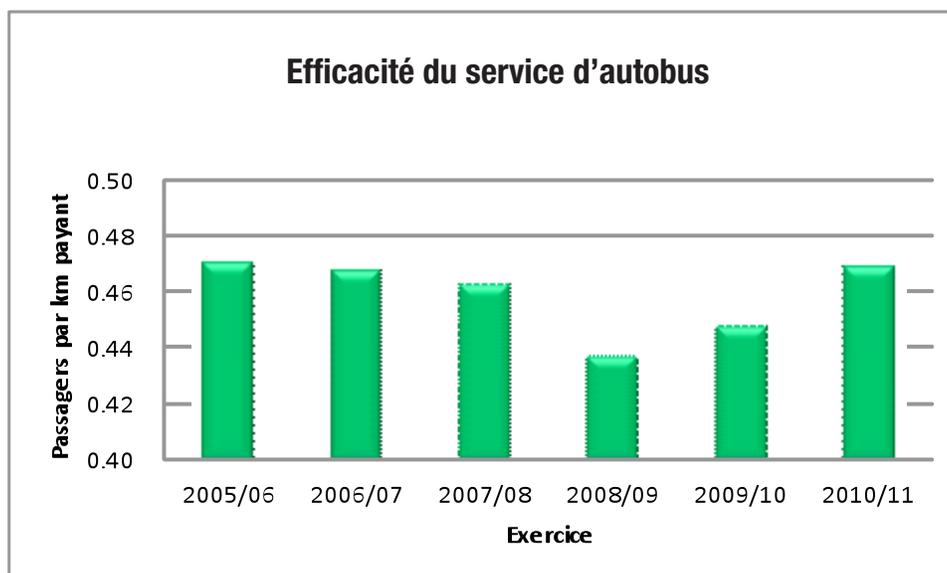
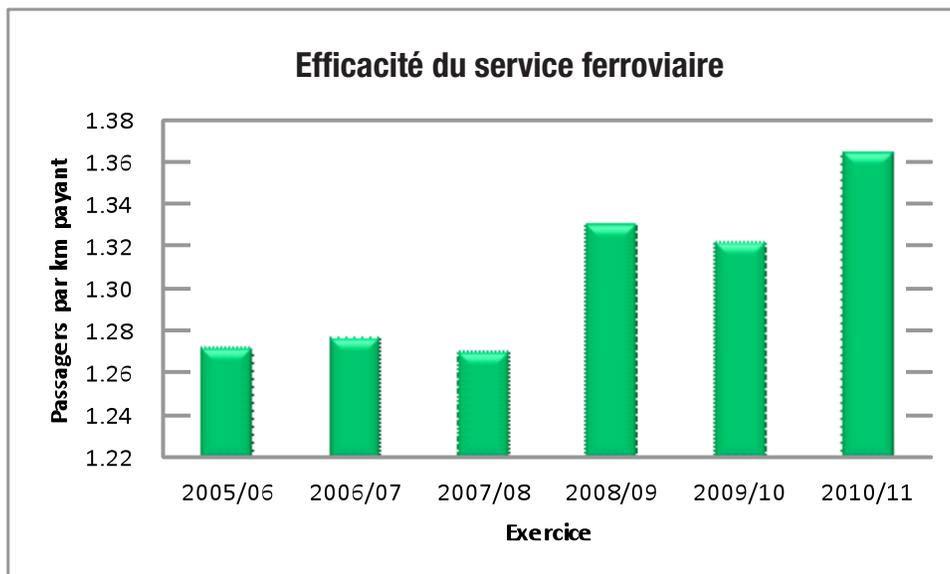
Metrolinx mesure le rendement de GO Transit par rapport à son rendement les années précédentes afin de l'inciter à privilégier une amélioration continue.

La fiabilité affichée par GO Transit relativement au respect de l'horaire est l'indicateur de rendement clé de la division au niveau des opérations. Cette mesure du rendement fait l'objet d'une vérification quotidienne, hebdomadaire et mensuelle et est communiquée tous les mois au public et tous les trimestres au Conseil d'administration. Le rendement du service ferroviaire de GO au cours de l'exercice 2010-2011 au chapitre du respect de l'horaire était de 94 pour cent, soit une hausse par rapport au résultat de 91 pour cent enregistré l'exercice précédent. Les services d'autobus de GO ont maintenu leur dossier solide de rendement au chapitre du respect de l'horaire et ont atteint un résultat de 98,8 pour cent.

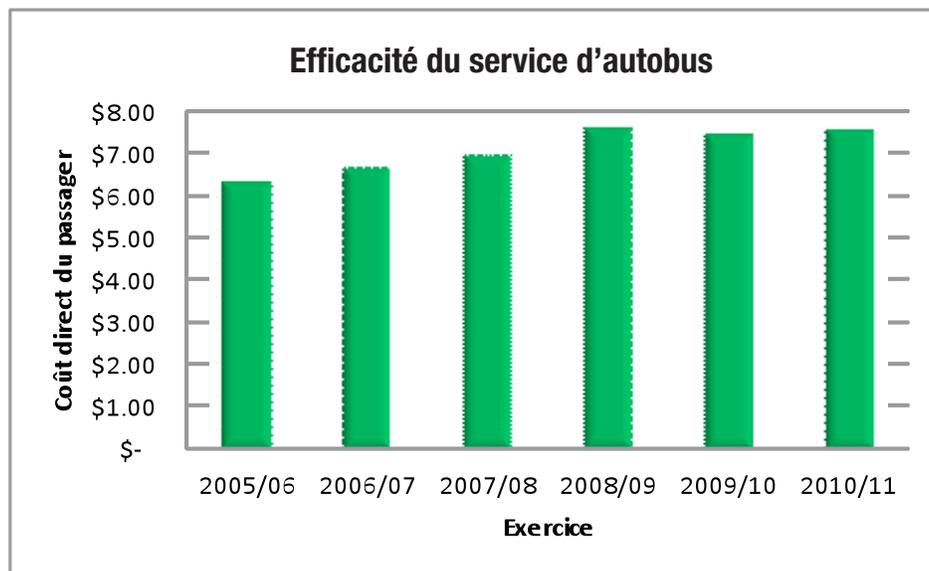
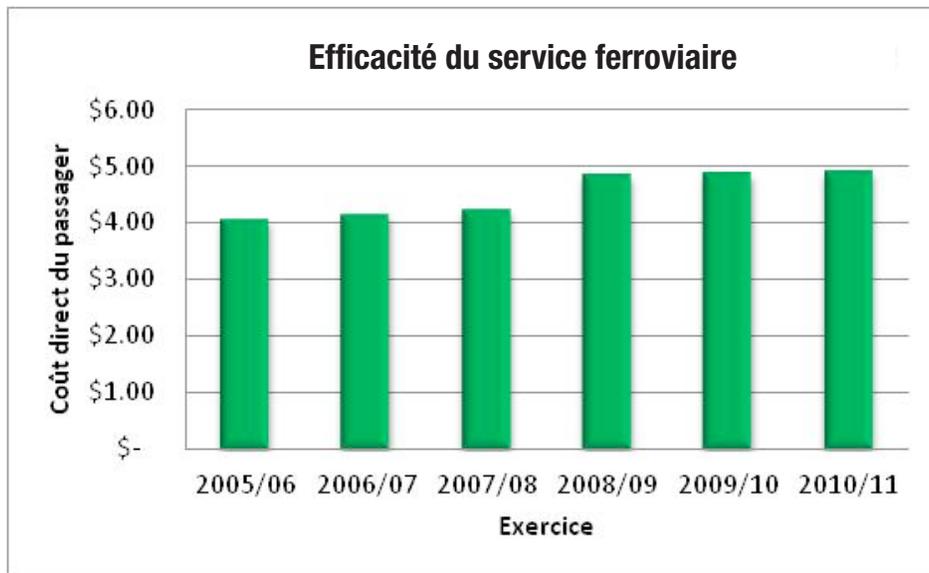
Au cours de l'exercice 2010-2011, l'achalandage ferroviaire a pris de l'essor et a augmenté de 1 550 000 ou de 3,7 pour cent, tandis que l'achalandage du service d'autobus a augmenté de 740 000 ou de 5,5 pour cent. À noter que l'achalandage du service d'autobus affiche une croissance annuelle depuis 2006. L'achalandage total a atteint 57 900 000 au cours de l'exercice 2010-2011, et a porté GO Transit au rang des cinq premières exploitations d'un service ferroviaire de banlieue au Canada et aux États-Unis.



L'efficacité du service, qui se mesure en fonction du nombre de passagers par mille ou kilomètre payant, est une mesure du rendement clé pour GO Transit. La division utilise cette mesure pour évaluer son rendement sur douze mois. Au cours de l'exercice 2010-2011, les services ferroviaires ont enregistré leur meilleur résultat en six ans et ont obtenu un rapport de passagers par kilomètre payant de 1,36 (2,2 par mille payant), tandis que les services d'autobus ont presque égalé leur sommet sur six ans avec un rapport de passagers par kilomètre payant de 0,47 (0,75 par mille payant). Cette amélioration est motivée par la croissance de l'achalandage, l'acquisition d'autobus et de voitures à étage, l'exploitation de trains à 12 voitures et la gestion efficace des niveaux de services offerts.



L'efficacité d'exploitation, mesurée en fonction du coût d'exploitation direct par passager, est un autre indicateur de rendement clé que GO Transit utilise dans son processus d'amélioration continue. Au cours de l'exercice 2010-2011, le coût direct par passager du service ferroviaire a augmenté de 0,9 pour cent, tandis que le coût direct par passager du service d'autobus a augmenté de 1,1 pour cent par rapport à l'exercice précédent. Les facteurs de ces hausses sont les effets de l'inflation et le coût additionnel requis pour assurer un service à un niveau d'achalandage plus élevé – augmentation de l'ordre de 3,7 pour cent pour le service ferroviaire et de 5,5 pour cent pour le service d'autobus.



# États financiers de Metrolinx

31 mars 2011

## TABLE DES MATIÈRES

Rapport de l'auditeur indépendant	27
Bilan	28
État des résultats	29
État de l'évolution de l'actif net	30
Flux de trésorerie	31
Notes complémentaires	32

# Rapport de l'auditeur indépendant

Aux membres de Metrolinx :

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de Metrolinx, qui comprennent le bilan au 31 mars 2011 et les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

## Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

## Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers 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 l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus au cours de notre audit sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

## Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Metrolinx au 31 mars 2011, ainsi que de ses résultats d'exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

## Autre question

Les états financiers de la période précédente, qui sont compris aux fins de comparaison, ont été audités par l'auditeur prédécesseur, qui a exprimé sur ces états une opinion non modifiée en date du 18 juin 2010.



Comptables agréés

Experts-comptables autorisés

7 juillet 2011

## Metrolinx

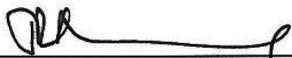
### Bilan

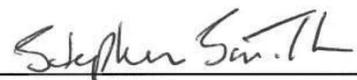
Au 31 mars 2011

(en milliers de dollars)

	2011	2010
	\$	\$
<b>Actif</b>		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	158 432	120 454
Débiteurs (note 6c)	167 094	41 189
Apports à recevoir de la province d'Ontario	21 332	59 480
Apports à recevoir de municipalités	2 736	20 000
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	49 153	47 733
Pièces de rechange et fournitures	3 699	4 377
Charges payées d'avance	9 799	5 434
	<b>412 245</b>	<b>298 667</b>
Fonds détenus pour la province d'Ontario (note 5)	46 667	46 667
Débiteur à long terme	-	800
Immobilisations (note 6a)	4 943 774	3 803 277
Dépôt sur terrain	2 665	56 485
Avances sur projets d'investissement (note 7)	72 843	47 421
Bail à long terme (note 8)	29 188	29 515
	<b>5 507 382</b>	<b>4 282 832</b>
<b>Passif</b>		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	365 118	251 914
Produit comptabilisé d'avance à l'égard des billets vendus mais non utilisés	9 299	10 024
	<b>374 417</b>	<b>261 938</b>
Avance reçue de la province d'Ontario (note 5)	46 667	46 667
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 9)	3 821 176	3 083 736
Prestations de retraite complémentaires à verser (note 11)	26 464	23 281
Autres avantages sociaux futurs (note 12)	45 631	41 777
	<b>4 314 355</b>	<b>3 457 399</b>
Engagements (note 15)		
Éventualités (note 16)		
<b>Actifs nets</b>		
Actifs nets investis en immobilisations (note 13)	1 198 107	823 447
Actifs nets investis dans le bail à long terme	29 188	29 515
Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 14)	26 332	26 332
Insuffisance des actifs nets	(60 600)	(53 861)
	<b>1 193 027</b>	<b>825 433</b>
	<b>5 507 382</b>	<b>4 282 832</b>

Au nom du conseil

 administrateur

 administrateur

Voir les notes complémentaires

# États financiers vérifiés

## Metrolinx

### État des résultats

pour l'exercice clos le 31 mars 2011

(en milliers de dollars)

	2011	2010
	\$	\$
<b>Produits</b>		
Produits d'exploitation	333 840	301 427
Apport de la province d'Ontario	97 137	68 427
Apport du gouvernement du Canada	177	77
Revenu de placement	1 150	313
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (note 9)	220 607	171 712
	<b>652 911</b>	<b>541 956</b>
<b>Charges</b>		
Fournitures et services (note 6b)	34 123	15 185
Entretien du matériel	55 044	51 296
Installations et voies	58 865	53 110
Main-d'œuvre et avantages sociaux	150 411	137 408
Exploitation des voies et des autobus	143 757	134 670
Amortissement des immobilisations	220 823	169 528
Amortissement d'un bail à long terme	327	327
Perte (gain) sur la cession d'immobilisations	781	(7 219)
	<b>664 131</b>	<b>554 305</b>
<b>Excédent des charges sur les produits</b>	<b>(11 220)</b>	<b>(12 349)</b>

Voir les notes complémentaires

# États financiers vérifiés

## Metrolinx

État de l'évolution de l'actif net  
pour l'exercice clos le 31 mars 2011  
(en milliers de dollars)

					2011	2010
	Investis en immobilisations (note 13)	Investis dans un bail à long terme	Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 14)	Insuffisance	Total	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<b>Solde au début</b>	<b>823 447</b>	<b>29 515</b>	<b>26 332</b>	<b>(53 861)</b>	<b>825 433</b>	424 192
Excédent des charges sur les produits				(11 220)	(11 220)	(12 349)
Amortissement (déduction faite de l'amortissement des produits)	(2 545)	(327)	-	2 872	-	-
Actifs apportés par la province d'Ontario (note 17c))	2 006	-	-	-	2 006	58 536
Acquisitions de terrains, déduction faite des dépôts	374 313	-	-	-	374 313	298 639
Cession de terrains	(1 318)	-	-	1 318	-	-
Cession d'actifs de la RTCRT	(291)	-	-	291	-	-
Dépôt sur terrain	2 495	-	-	-	2 495	56 415
<b>Solde à la fin</b>	<b>1 198 107</b>	<b>29 188</b>	<b>26 332</b>	<b>(60 600)</b>	<b>1 193 027</b>	825 433

Voir les notes complémentaires

# États financiers vérifiés

## Metrolinx

### État des flux de trésorerie pour l'exercice clos le 31 mars 2011

(en milliers de dollars)

	2011	2010
	\$	\$
<b>Activités d'exploitation</b>		
Excédent des charges sur les produits	(11 220)	(12 349)
Amortissement des immobilisations et du bail à long terme	221 150	169 855
Perte (gain) sur la cession d'immobilisations	781	(7 219)
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(220 607)	(171 712)
Avantages sociaux futurs, déduction faite des prestations	7 037	4 924
	<b>(2 859)</b>	<b>(16 501)</b>
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement		
Débiteurs	(125 906)	(11 503)
Apports à recevoir de la province d'Ontario	38 148	(59 480)
Apports à recevoir de municipalités	17 264	264
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	(1 420)	63 978
Pièces de rechange et fournitures	678	(352)
Charges payées d'avance	(4 365)	2 661
Créditeurs et charges à payer	113 204	57 089
Produit comptabilisé d'avance à l'égard des billets vendus mais non utilisés	(725)	2
Montant à verser à la province d'Ontario	-	(37 057)
	<b>34 019</b>	<b>(899)</b>
<b>Activités d'investissement</b>		
Débiteur à long terme	800	800
Acquisition d'immobilisations	(1 259 516)	(1 052 989)
Produits découlant de la cession d'immobilisations	3 158	16 200
Dépôt sur terrain	(2 495)	(56 415)
Avances sur projets d'investissement	(72 843)	(47 421)
	<b>(1 330 896)</b>	<b>(1 139 825)</b>
<b>Activités de financement</b>		
Subventions reçues pour l'acquisition de terrains	376 808	355 056
Apports reportés afférents aux immobilisations reçus ou à recevoir	958 047	801 768
	<b>1 334 855</b>	<b>1 156 824</b>
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	37 978	16 100
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début	120 454	104 354
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin</b>	<b>158 432</b>	<b>120 454</b>
<b>Opération sans effet sur la trésorerie</b>		
Actifs apportés par la province d'Ontario (note 17c)	2 006	58 536

Voir les notes complémentaires

# Metrolinx

## Notes complémentaires

31 mars 2011

(en milliers de dollars)

---

### 1. Nature des activités

Metrolinx est un organisme d'État, relevant du ministère des Transports de l'Ontario (« MTO »), constitué sans capital-actions et exonéré d'impôts sur les bénéfices en vertu de l'article 149(1) (d) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (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*. 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. 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.

GO Transit est une division de Metrolinx qui exploite un réseau de transport interrégional 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 du Grand Toronto et de Hamilton, y compris les villes de Toronto et de Hamilton, les régions de Halton, de Peel, de York et de Durham, les comtés de Simcoe, de Dufferin et de Wellington, les villes de Barrie et de Guelph et la municipalité de Bradford-West Gwillimbury.

Au cours de l'exercice, Metrolinx s'est engagée à construire et à exploiter un service de trains entre l'aéroport international Pearson et la gare Union. Une division d'exploitation distincte a été créée afin d'assurer la livraison du projet le 1<sup>er</sup> avril 2011.

### 2. Sommaire des principales conventions comptables

#### *Mode de présentation*

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Comme il est indiqué à la note 1, avec prise d'effet le 14 mai 2009, les activités de GO Transit ont été fusionnées avec celles de Metrolinx.

#### *Trésorerie et équivalents de trésorerie*

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse, les soldes bancaires, déduction faite des découverts bancaires, et les placements à court terme très liquides dont l'échéance est d'au plus trois mois.

#### *Pièces de rechange et fournitures*

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

#### *Immobilisations*

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. Le coût d'une immobilisation inclut tous les coûts directement liés à l'acquisition, à la construction, à la mise en valeur ou à l'amélioration de l'immobilisation. Les salaires et les avantages sociaux des membres du personnel qui participent directement à l'acquisition, à la mise en valeur ou à la construction d'une immobilisation sont inclus dans le coût de l'immobilisation.

Metrolinx a adopté une approche fondée sur l'ensemble de l'immobilisation afin de capitaliser et d'amortir ses immeubles et son matériel lié aux trains et aux autobus. En vertu de cette approche, toutes les composantes liées à la structure d'une immobilisation (éclairage, ascenseurs, climatisation, etc.) sont amorties sur une durée de vie utile calculée pour l'ensemble de l'immobilisation.

Si la mise en valeur ou la construction d'une immobilisation est achevée ou reportée à une date indéterminée, les coûts déjà capitalisés sont passés en charges, à moins que l'immobilisation ne puisse être utilisée à d'autres fins.

# Metrolinx

## Notes complémentaires

31 mars 2011

(en milliers de dollars)

---

### 2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

#### *Amortissement*

Metrolinx calcule l'amortissement des diverses catégories d'actifs sur leur durée de vie utile estimative selon la méthode de l'amortissement linéaire, comme suit :

Immeubles et matériel	
Atribus et loges de changeurs	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	De 3 à 7 ans

Les travaux en cours comprennent les frais directement liés à la construction et à la mise en valeur. L'amortissement n'est comptabilisé que lorsque la construction est pratiquement terminée et que l'actif est prêt à être utilisé à des fins productives.

#### *Bail à long terme*

Le bail à long terme représente le montant payé d'avance dans le cadre du bail à l'égard de la gare Union. Le montant est amorti selon la méthode de l'amortissement linéaire sur 100 ans, soit la durée du contrat majorée d'une période de renouvellement.

#### *Avantages sociaux futurs*

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

Metrolinx offre des prestations de retraite complémentaires calculées au moyen de la méthode de répartition des prestations, laquelle reflète les prestations prévues pour les services rendus jusqu'à maintenant. Les ajustements découlant des modifications apportées au régime d'avantages sociaux, les écarts entre résultats et prévisions et les modifications apportées aux hypothèses sont amortis dans les résultats sur la durée résiduelle moyenne estimative de la période de service des participants.

Metrolinx offre également d'autres avantages sociaux futurs calculés au moyen de la méthode de répartition des prestations, laquelle reflète les prestations prévues pour les services rendus jusqu'à maintenant. Les ajustements découlant des modifications apportées au régime d'avantages sociaux, les écarts entre résultats et prévisions et les modifications apportées aux hypothèses sont amortis dans les résultats sur la durée résiduelle moyenne estimative de la période de service des participants.

#### *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 inscrits au bilan à titre de produits comptabilisés d'avance.

# Metrolinx

## Notes complémentaires

31 mars 2011

(en milliers de dollars)

---

### 2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

#### *Apports*

Metrolinx suit la méthode du report pour comptabiliser les apports. Les apports non 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 de l'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.

#### *Actifs nets grevés d'une affectation interne*

Les actifs nets grevés d'une affectation interne constituent une source de financement pour les obligations futures prévues et procurent une certaine souplesse en cas d'incertitudes. Toutes les réserves sont approuvées par le conseil d'administration et sont présentées au bilan à titre d'actifs nets.

#### *Classement des instruments financiers*

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

Les éléments détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur, et les variations de celle-ci sont comptabilisées à l'état des résultats de la période visée. Les prêts et créances sont évalués au coût après amortissement au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif, déduction faite de toute perte de valeur. Les autres passifs financiers sont évalués au coût après amortissement au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif.

#### *Contrats de vente ou d'achat d'un élément non financier*

Tel qu'il est permis pour les organismes sans but lucratif, Metrolinx a choisi, dans ses conventions comptables, de ne pas appliquer le chapitre 3855, intitulé « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation », en ce qui a trait à la conclusion de contrats d'achat ou de vente d'éléments non financiers, y compris les dérivés incorporés dans ces contrats. Par conséquent, les contrats visant l'achat de carburant diesel ne sont pas assujettis au chapitre 3855 et ne sont pas comptabilisés dans les états financiers. Cependant, ils sont présentés à la note 3.

#### *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 présentés 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. Les éléments qui font l'objet d'estimations importantes sont les produits comptabilisés d'avance, l'amortissement des immobilisations, certains passifs à payer, les prestations de retraite complémentaires à verser et d'autres avantages sociaux futurs à payer.

# Metrolinx

## Notes complémentaires

31 mars 2011

(en milliers de dollars)

---

### 2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

#### *Convention comptable future*

En décembre 2010, l'Institut Canadien des Comptables Agréés (l'« ICCA ») a publié un nouveau référentiel comptable applicable aux organismes sans but lucratif. Avec prise d'effet pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012, les organismes d'État sans but lucratif doivent adopter les normes comptables du secteur public et devront choisir entre a) les normes comptables pour les organismes sans but lucratif qui sont intégrées au *Manuel du secteur public* de l'ICCA, ou b) le *Manuel du secteur public* de l'ICCA, excluant les normes comptables pour les organismes sans but lucratif. Metrolinx prévoit actuellement appliquer les normes comptables pour les organismes sans but lucratif qui sont intégrées au *Manuel du secteur public* de l'ICCA (pour son exercice ouvert à compter du 1<sup>er</sup> avril 2012). L'incidence de la convergence vers ces nouvelles normes n'a pas encore été déterminée.

### 3. Instruments financiers

#### *Juste valeur*

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

Les autres comptes présentés au bilan, soit les charges payées d'avance, les immobilisations, le dépôt sur terrain, les avances sur projets d'investissement, le bail à long terme, les produits comptabilisés d'avance, les apports reportés afférents aux immobilisations, les prestations de retraite complémentaires à verser et les autres avantages sociaux futurs ne sont pas des instruments financiers.

Metrolinx a choisi de suivre les directives de présentation du chapitre 3861, intitulé « Instruments financiers – informations à fournir et présentation », du *Manuel de l'ICCA*.

#### *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 plupart des débiteurs proviennent 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 de taux d'intérêt important.

#### *Autre risque de prix*

Metrolinx consomme du carburant diesel et est donc touchée 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 servant à fixer les frais d'exploitation futurs engagés par Metrolinx relativement à son utilisation de carburant diesel. Au 31 mars 2011, Metrolinx n'avait conclu aucun contrat d'achat à terme.

# Metrolinx

## Notes complémentaires

31 mars 2011

(en milliers de dollars)

#### 4. Informations à fournir sur le capital

La structure du capital de Metrolinx comprend les actifs nets 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. Metrolinx 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 la période.

Metrolinx gère sa structure de capital et effectue des ajustements à celle-ci en fonction de la conjoncture économique et des caractéristiques de risque des actifs sous-jacents.

#### 5. Fonds détenus pour la province d'Ontario

En 2007, l'ancienne Régie des transports du Grand Toronto (le « GO Transit ») a reçu une subvention d'un montant de 46 667 \$ de la province d'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. Immobilisations

a)

			2011	2010
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
	\$	\$	\$	\$
Terrain	1 104 078	-	1 104 078	707 971
Immeubles	504 630	249 614	255 016	196 063
Améliorations locatives	26 431	21 846	4 585	2 906
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	1 172 799	274 178	898 621	748 214
Améliorations aux installations d'emprise du chemin de fer	1 220 332	479 790	740 542	414 406
Travaux de voie et installation	401 987	112 774	289 213	274 079
Travaux en cours	1 121 794	-	1 121 794	1 088 572
Autobus	269 093	125 802	143 291	158 270
Aires de stationnement	258 118	96 158	161 960	155 035
Matériel informatique et logiciels	218 267	48 168	170 099	18 500
Autres	126 517	71 942	54 575	39 261
	<b>6 424 046</b>	<b>1 480 272</b>	<b>4 943 774</b>	<b>3 803 277</b>

# Metrolinx

## Notes complémentaires

31 mars 2011

(en milliers de dollars)

### 6. Immobilisations (suite)

Les travaux en cours comprennent les éléments suivants :

	2011	2010
	\$	\$
Expansion du couloir ferroviaire	282 732	418 344
Gare Union	139 177	108 265
Parc ferroviaire	111 998	127 963
Système PRESTO	61 086	138 598
Transport urbain léger et rapide et service d'autobus directs	250 553	50 969
Divers	276 248	244 433
	<b>1 121 794</b>	<b>1 088 572</b>

- b) Les fournitures et les services comprennent les coûts liés à la conception et à la mise en valeur d'immobilisations corporelles qui ne seront pas achevées comme prévu. En 2011, Metrolinx a reporté la conception et la construction du nouveau système de signalisation du couloir ferroviaire de la gare Union. Une partie des coûts engagés pour ce projet sont liés à des éléments inutilisables dans l'avenir et ont été radiés des travaux en cours.
- c) Les débiteurs comprennent un montant de 52 984 \$ (néant en 2010) lié à la conception des couloirs de transport urbain léger de la Ville de Toronto. D'après le protocole d'entente entre la Ville de Toronto, Metrolinx et la province d'Ontario, ces projets ont été annulés ou reportés pour le moment. Le protocole d'entente prévoit le recouvrement, par la Ville de Toronto, des dépenses liées à la conception du réseau de transport urbain léger en surface des stations Eglinton, Finch West et Sheppard East. Par conséquent, ces coûts ont été reclassés des travaux en cours aux débiteurs.

### 7. Avances sur projets d'investissement

Metrolinx a conclu des protocoles d'accord 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 protocoles d'accord décrivent les projets, les coûts prévus et les responsabilités de toutes les parties prenantes. Les protocoles d'accord définissent également les frais admissibles et les droits de propriété des projets précisés dans les accords. Les protocoles d'accord initiaux avaient été conclus pour la période du 1<sup>er</sup> avril au 31 décembre 2009. Les protocoles d'accord établis avec le YRRTC et la Région de York ont été prolongés jusqu'au 31 mars 2011. Le 14 avril 2011, une entente cadre a été conclue avec le YRRTC et la Région de York. Celle-ci couvre les frais admissibles qui ont été et qui seront engagés pour construire la voie rapide pour autobus. Le protocole d'accord établi avec la Ville de Toronto et la CTT a été prolongé jusqu'au 31 mai 2011 et fait actuellement l'objet d'un examen par toutes les parties.

Dans le cadre de ces accords, des 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 72 843 \$ (47 421 \$ en 2010) 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 2011, Metrolinx avait passé en charges environ 346,3 M\$ (129,1 M\$ en 2010) relativement à ces projets, y compris les montants suivants qui ont été avancés en prévision des coûts devant être engagés jusqu'au 30 juin 2011.

	2011	2010
	\$	\$
Région de York	48 248	22 732
Commission de transport de Toronto	24 595	24 689
	<b>72 843</b>	<b>47 421</b>

# Metrolinx

## Notes complémentaires

31 mars 2011

(en milliers de dollars)

### 8. Bail à long terme

			2011	2010
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
	\$	\$	\$	\$
Bail, gare Union	32 704	3 516	29 188	29 515

### 9. Apports reportés afférents aux immobilisations

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

	2011	2010
	\$	\$
Solde au début	3 083 736	2 453 680
Apports reçus ou à recevoir au cours de la période pour l'acquisition d'immobilisations		
Province d'Ontario	904 263	739 919
Municipalités	29 179	24 409
Gouvernement du Canada	24 605	37 440
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(220 607)	(171 712)
Solde à la fin	3 821 176	3 083 736

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 25 155 \$ (50 868 \$ en 2010) afin de combler l'insuffisance de fonds de l'exercice considéré. Le montant cumulé s'établit à 199 956 \$. La province travaillera en collaboration avec ses partenaires municipaux pour trouver une solution à l'insuffisance de fonds.

### 10. 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 des employés municipaux de l'Ontario (« OMERS »). Le montant passé en charges au titre des cotisations au régime de retraite pour l'exercice clos le 31 mars 2011 s'élève à 9 409 \$ (8 132 \$ en 2010).

### 11. Prestations de retraite complémentaires à verser

GO Transit 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 GO Transit. En 1999, lorsque GO Transit 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 GO Transit était responsable de l'obligation au titre du régime de retraite et, par conséquent, GO Transit a procédé à une évaluation actuarielle en date du 1<sup>er</sup> avril 2010. La charge de l'exercice a été déterminée au moyen de la méthode des unités de crédit projetées au prorata des services, conformément au chapitre 3461 du *Manuel de l'ICCA*. Les charges du régime comptabilisées au cours de l'exercice s'élevaient à 3 485 \$ (2 347 \$ en 2010).

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

# **Metrolinx**

## **Notes complémentaires**

**31 mars 2011**

(en milliers de dollars)

---

(ce qui correspond à la partie des gains et des pertes cumulés qui dépasse 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées, divisée par la durée résiduelle moyenne prévue des années de service).

# Metrolinx

## Notes complémentaires

31 mars 2011

(en milliers de dollars)

### 11. Prestations de retraite complémentaires à verser (suite)

Les données concernant les prestations de retraite complémentaires à verser de Metrolinx se détaillent comme suit :

	2011	2010
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées	36 345	30 998
Juste valeur des actifs du régime	734	448
Situation de capitalisation – déficit du régime	35 611	30 550
Perte actuarielle nette non amortie	(9 147)	(7 269)
Passif au titre des prestations constituées	26 464	23 281

Le tableau suivant présente de l'information sur l'obligation au titre des prestations constituées.

	2011	2010
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées au début	30 998	17 486
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 009	776
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	1 991	1 605
Prestations versées	(315)	(237)
Perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 662	11 368
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	36 345	30 998

La charge de retraite se détaille comme suit :

	2011	2010
	\$	\$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	1 009	776
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	1 991	1 605
Rendement réel des actifs du régime	(1)	(2)
Gain actuariel sur l'obligation	2 662	11 368
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel des actifs du régime	1	2
Écart entre l'amortissement du gain et le gain réel sur l'obligation pour l'exercice	(2 177)	(11 402)
	3 485	2 347

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

	2011	2010
	%	%
Trésorerie investie	25	21
Trésorerie déposée auprès de l'Agence du revenu du Canada	75	79
	100	100

# Metrolinx

## Notes complémentaires

31 mars 2011

(en milliers de dollars)

### 11. Prestations de retraite complémentaires à verser (suite)

Le tableau suivant présente d'autres informations concernant le régime de prestations de Metrolinx.

	2011	2010
	\$	\$
Cotisations de l'employeur	600	300
Prestations versées	315	237

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

Taux d'actualisation	5,75 % (6,25 % en 2010)
Augmentation du taux de croissance de la rémunération	3 % (3 % en 2010)
Taux d'inflation par année	2 % (2 % en 2010)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service	8 ans (10 ans en 2010)

### 12. 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 constituées est le 31 mars de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des autres avantages sociaux futurs, aux fins de capitalisation, a eu lieu le 31 mars 2011. L'évaluation a été réalisée conformément aux normes de l'Institut canadien des actuaires. Les postes des états financiers découlant de l'évaluation se fondent sur le chapitre 3461 du *Manuel de l'ICCA*. Les avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite comptabilisés au cours de l'exercice se chiffraient à 5 647 \$ (5 129 \$ en 2010).

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 correspond à la partie des gains et des pertes cumulés qui dépasse 10 % de l'obligation au titre de prestations constituées, divisée 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 de Metrolinx se présentent comme suit :

	2011	2010
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées	62 622	49 391
Juste valeur des actifs du régime	-	-
Situation de capitalisation – déficit du régime	62 622	49 391
Perte actuarielle nette non amortie	(16 991)	(7 614)
Passif au titre des prestations constituées	45 631	41 777

# Metrolinx

## Notes complémentaires

31 mars 2011

(en milliers de dollars)

### 12. Autres avantages sociaux futurs (suite)

Les données concernant l'obligation au titre des prestations constituées se présentent comme suit :

	2011	2010
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées au début	49 391	35 381
Coût des services rendus au cours de l'exercice	2 601	2 471
Intérêt sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 924	2 794
Prestations versées	(1 781)	(1 951)
Perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées	9 487	10 696
Obligation au titre des prestations constituées à la fin	62 622	49 391

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

	2011	2010
	\$	\$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	2 601	2 471
Intérêts débiteurs sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 924	2 794
Perte actuarielle sur l'obligation	9 487	10 696
Écart entre l'amortissement de la perte et la perte réelles pour l'exercice au titre de l'obligation	(9 365)	(10 832)
	5 647	5 129

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	5,8 % (6,20 % en 2010)
Taux d'actualisation pour les obligations de la CSPAAAT	5,5 % (5 % en 2010)
Taux d'actualisation pour les indemnités de départ des retraités	4,6 % (5 % en 2010)
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 2010)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les obligations de la CSPAAAT	10 ans (10 ans en 2010)
Durée résiduelle moyenne prévue des années de service pour les indemnités de départ des retraités	9 ans (9 ans en 2010)
Augmentation du taux de croissance de la rémunération	3 % (3 % en 2010)
Taux d'inflation par année	2,25 % (2 % en 2010)
Taux tendanciel initial moyen pondéré des coûts des soins de santé	6,7 % (6,85 % en 2010)
Taux tendanciel final moyen pondéré des coûts des soins de santé	4,2 % (4,5 % en 2010)
Augmentation des prestations pour soins dentaires	4 % (4,5 % en 2010)

# Metrolinx

## Notes complémentaires

31 mars 2011

(en milliers de dollars)

### 13. Actifs nets investis en immobilisations

	2011	2010
	\$	\$
Immobilisations	4 943 774	3 803 277
Dépôts sur terrain	2 665	56 485
Avances sur projets d'investissement	72 843	47 421
Moins les apports reportés afférents aux immobilisations utilisés pour l'acquisition d'immobilisations	(3 821 176)	(3 083 736)
	<b>1 198 107</b>	<b>823 447</b>

### 14. Actifs nets grevés d'une affectation interne

Aux 31 mars 2011 et 2010, les actifs nets grevés d'une affectation interne s'établissaient comme suit :

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

L'établissement d'une réserve de restructuration pour les dépenses en immobilisations et de fonctionnement des municipalités (« RDIFM ») vise à soutenir le financement des dépenses importantes en immobilisations.

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

L'établissement d'une réserve de maintien d'une autoassurance vise à soutenir le 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 soutenir le financement des variations des budgets de fonctionnement et d'immobilisations de Metrolinx d'un exercice à l'autre.

### 15. Engagements

- a) Les paiements minimaux au titre de contrats de location-exploitation pour les cinq prochaines années s'établissent comme suit :

	\$
2012	11 284
2013	11 341
2014	5 570
2015	3 757
2016	2 502
Par la suite	1 882
	<b>36 336</b>

- b) Metrolinx a également engagé un montant d'environ 2,6 G\$ pour divers projets d'immobilisations et diverses acquisitions.

# Metrolinx

## Notes complémentaires

31 mars 2011

(en milliers de dollars)

---

### 15. Engagements (suite)

- c) La prestation d'une partie importante des services offerts par Metrolinx est assurée 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 un certain nombre d'ententes de services de moindre importance. Metrolinx a conclu les ententes importantes suivantes, qui représentent un montant d'environ 112 000 \$ par année :
- i) Convention d'exploitation maîtresse avec le CN ayant pris fin le 31 mai 2010 et prorogée jusqu'à ce qu'une nouvelle entente soit conclue.
  - ii) Convention de navette avec le CP ayant pris fin le 31 décembre 2010 et prorogée jusqu'à ce qu'une nouvelle entente soit conclue.
  - iii) Contrat d'entretien du matériel avec Bombardier prenant fin le 31 mai 2013.
  - iv) Contrat visant les équipages de train avec Bombardier prenant fin le 31 mai 2013.
- d) À la date de clôture, Metrolinx avait des lettres de crédit en cours totalisant 338 \$ (2 098 \$ en 2010).

### 16. Éventualités

Diverses poursuites ont été intentées contre Metrolinx pour des incidents survenus dans le cours normal de ses activités. La direction a étudié ces réclamations et a établi les provisions nécessaires. Dans les cas où l'issue d'un litige ne peut pour l'instant être déterminée, le règlement sera comptabilisé lorsque l'on déterminera que le litige fera probablement l'objet d'un règlement et que le montant de ce dernier peut être déterminé.

### 17. Opérations et soldes entre apparentés

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

- a) Le ministère des Transports de l'Ontario a facturé à Metrolinx un montant de 1 639 \$ (4 602 \$ en 2010) au cours de l'exercice en contrepartie de services rendus. Au 31 mars 2011, les créiteurs et charges à payer comprenaient un montant de 437 \$ (551 \$ en 2010) dû au ministère des Transports de l'Ontario.
- b) Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2010, le ministère des Transports de l'Ontario a facturé à Metrolinx un montant de 1 188 \$ pour la vente d'un terrain. Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2011, le montant a été réduit de 3 \$ afin de le ramener à la valeur comptable nette de cet actif entretenu par le ministère des Transports de l'Ontario au moment de la vente. Au 31 mars 2011, les débiteurs comprenaient un montant de 1 185 \$ dû au ministère des Transports de l'Ontario à cet égard.
- c) Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2011, Metrolinx a acquis un terrain du ministère des Transports de l'Ontario pour la somme de 2 \$. Le transfert a été traité à titre d'apport de la province équivalant à la valeur comptable nette de cet actif entretenu par le Ministère, laquelle s'élevait à 2 006 \$.

Les opérations dont il est fait mention à la note 17a) sont évaluées à la valeur d'échange, qui est le montant de la contrepartie établie et acceptée par les apparentés. Les apports d'immobilisations de la province sont comptabilisés à leur valeur comptable.

Les soldes exigibles de la province d'Ontario ou à verser à cette dernière sont présentés de manière distincte au bilan. Ces montants ne portent pas intérêt et ne sont assortis d'aucune modalité de remboursement particulière.

# Metrolinx

## Notes complémentaires

31 mars 2011

(en milliers de dollars)

---

### 18. Garanties

Dans le cours normal de ses activités, Metrolinx conclut des ententes qui satisfont à la définition de garantie.

- a) Dans le cours normal de ses activités, Metrolinx a conclu des conventions qui prévoient des indemnités en faveur de tiers, comme des contrats d'achat et de vente, des ententes de confidentialité, des lettres de mission avec des conseillers et des consultants, des ententes d'impartition, des contrats de location, des conventions sur les technologies de l'information et des ententes de services. Ces conventions d'indemnisation pourraient obliger Metrolinx à dédommager les contreparties des pertes subies en raison du non-respect de déclarations faites et de règlements, ou en raison de poursuites judiciaires ou de sanctions prévues par la loi qu'elles pourraient subir en raison de l'opération. Les conditions de ces garanties ne sont pas expressément définies, et l'on ne peut effectuer d'estimation raisonnable du montant maximal d'un éventuel remboursement.
- b) Une indemnisation a été accordée à tous les administrateurs et dirigeants de Metrolinx, notamment à l'égard de tous les coûts nécessaires au règlement des poursuites ou des actions en justice occasionnés par leur association avec Metrolinx, sous réserve de certaines restrictions. Metrolinx a souscrit une assurance de responsabilité civile pour les administrateurs et dirigeants, afin de réduire le coût d'éventuelles poursuites ou actions en justice. La durée de l'indemnisation n'est pas explicitement définie, mais elle se limite à la période au cours de laquelle la partie indemnisée agit à titre de fiduciaire, d'administrateur ou de dirigeant de Metrolinx. Le montant maximal éventuellement payable ne peut être raisonnablement estimé.

La nature de ces ententes d'indemnisation empêche Metrolinx d'effectuer une estimation raisonnable du risque maximal, en raison de la difficulté d'évaluer le montant de l'obligation résultant de l'imprévisibilité des événements futurs et de la couverture illimitée offerte aux contreparties.

Par le passé, Metrolinx n'a effectué aucun paiement important aux termes de ces ententes d'indemnisation ou d'ententes similaires et, par conséquent, aucun montant n'a été comptabilisé relativement à ces ententes.