

# Rapport annuel 2017-2018

Relier les communautés pour une région élargie





## TABLE DES MATIÈRES

Message du président	
Message du chef de la direction	
<b>1. Présentation : Pour une région élargie .....</b>	<b>06</b>
<b>2. Notre vision, notre mission, nos valeurs et notre mandat ...</b>	<b>07</b>
<b>3. Planification d'affaires fondée sur les principaux objectifs stratégiques .....</b>	<b>08</b>
<b>4. L'année en chiffres .....</b>	<b>10</b>
<b>5. Sécurité.....</b>	<b>16</b>
<b>6. Employés.....</b>	<b>18</b>
<b>7. Planification et construction .....</b>	<b>24</b>
<b>8. Expérience client .....</b>	<b>34</b>
<b>9. Gouvernance .....</b>	<b>45</b>
<b>10. Discussion et analyse de la direction .....</b>	<b>48</b>
<b>11. États financiers vérifiés .....</b>	<b>49</b>



Les travaux d'extraction commencent à la gare Avenue du TLR d'Eglinton Crosstown.

# MESSAGE DU PRÉSIDENT



L'an dernier, Metrolinx a célébré son dixième anniversaire. Cette année, nous sommes heureux à l'idée de procéder à une transformation qui offrira un avenir connecté à toute la région.

Metrolinx doit continuer de faire preuve de leadership en matière de transport et de transport en commun dans la région du grand Toronto et de Hamilton. Ce mouvement s'est amorcé avec le Grand Projet en 2008. Aujourd'hui, soit 10 ans plus tard, le Plan de transport régional pour 2041 publié en 2017 rassemble la prochaine génération de plans visant à relier les communautés et les villes de notre région. Le Plan de transport régional pour 2041 vise à étendre l'accès à du transport en commun rapide, fréquent et fiable à plus de gens et à faciliter l'utilisation du transport en commun, du vélo ou de la marche. Il s'agit de la base de référence pour mettre en place un réseau de transport multimodal intégré, qui place les besoins des utilisateurs en priorité.

Nos programmes de travaux de construction en cours, d'une valeur de 13,5 milliards de dollars, visent à nous préparer pour l'expansion de GO grâce au service régional express. La construction de nos lignes de transport léger sur rail est en cours. Le creusement des tunnels est terminé, la construction des gares du TLR d'Eglinton Crosstown est en cours et les travaux de construction commencent sur les lignes de TLR Finch West, Hurontario et Hamilton.

Donner vie aux projets d'expansion du transport en commun est rendu possible grâce à la collaboration et aux partenariats entre tous les intervenants qui planifient, construisent, entretiennent, financent ou exploitent des réseaux de transports dans la RGTH. Ce qui comprend les 30 administrations municipales de notre région, Metrolinx, la province de l'Ontario, le gouvernement fédéral ainsi que toutes les sociétés de transport (notamment GO Transit). Cela signifie aussi la collaboration avec les municipalités et le secteur privé afin de s'assurer que l'utilisation des terres est conçue pour mettre l'accent sur les mouvements de personnes, pas seulement des véhicules et pour réaffirmer la valeur des investissements publics dans le transport en commun.

Notre objectif est d'améliorer la perception des résidents de la région du grand Toronto et de Hamilton de leur région et de créer de vrais liens entre de vraies personnes. Au cours de la dernière année, nous avons avancé à grands pas vers la réalisation de cette vision.

Ce progrès considérable n'aurait pu se produire sans la participation de l'équipe d'employés exceptionnels de l'ensemble du réseau de Metrolinx. Ce fut une année de grands changements pour Metrolinx et malgré tout, nos employés ont continué d'offrir un service hors pair chaque jour. Nous remercions chacun d'entre eux pour leur travail remarquable.

Je souhaite aussi remercier notre Conseil d'administration engagé, un groupe diversifié d'éminents citoyens de notre communauté, tous engagés en vue de l'avancement de l'intérêt public pour un meilleur service de transport et une meilleure mobilité régionale.

Nous sommes heureux à l'idée de poursuivre notre collaboration avec nos partenaires des gouvernements fédéral, provincial et des administrations municipales, ainsi qu'avec tous les intervenants et résidents, pour imaginer et mettre en place un réseau de transport qui répond aux besoins actuels et futurs de la région du grand Toronto et de Hamilton.

Sincères salutations,  
J. Robert S. Prichard  
Président, Metrolinx



## MESSAGE DU CHEF DE LA DIRECTION

La région du grand Toronto et de Hamilton connaît une croissance économique sans précédent et, avec plus de 110 000 nouveaux résidents qui s'installent dans notre région chaque année, nos communautés et leurs besoins en matière de transport en commun évoluent. Metrolinx relève ce défi de façon proactive en construisant de nouvelles infrastructures de transport en commun et en créant de nouveaux services pour nos clients.

Notre programme d'infrastructure a réalisé des progrès rapides et importants afin d'offrir les services GO bidirectionnels toute la journée qui quadrupleront la capacité de service d'ici 2025. Nous avons publié des demandes de qualification pour les travaux d'infrastructure complets sur les réseaux visant à permettre l'augmentation de capacité requise. Nous avons fait de même pour 12 nouvelles gares et pour un vaste éventail de travaux d'infrastructure préliminaires sur le réseau GO qui permettront d'accélérer le programme de mise en œuvre et de réduire les risques associés.

Le projet d'Eglinton Crosstown, un des plus grands projets de transport en commun en Amérique du Nord aujourd'hui, progresse bien. Le creusement de tunnels étant terminé, l'aménagement de la gare a débuté et les travaux préliminaires et de conception des systèmes ferroviaires sont achevés. Nous avons résolu les problèmes commerciaux concernant les véhicules d'Eglinton avec Bombardier en apportant les précisions nécessaires à la portée de ce projet de transformation.

Les travaux préliminaires ont aussi commencé sur les projets de transport léger sur rail Finch West, Hurontario et Hamilton.

Notre objectif de créer de nouveaux services pour les clients a entraîné une augmentation de 13 % des services de train de GO et de nombreux services et offres destinés aux clients seront offerts cette année. Cette croissance comprenait les nouveaux services toute la journée sur les corridors de Stouffville et de Barrie, ainsi que l'ouverture de notre 66e gare GO à Downsview Park. Le nombre de passagers pour les trains UP Express a augmenté de 27 %, reflétant la popularité croissante de cette correspondance avec l'aéroport.

Cette année, notre programme PRESTO a vu le nombre d'utilisateurs de cartes uniques augmenter de 66 % pour notre plus important exploitant de services de transport en commun, la Toronto Transit Commission, faisant passer notre taux global d'adoption du réseau de transport en commun à 37,2 %.

La grande efficacité de notre stratégie de vente au détail PRESTO fait en sorte que les cartes sont offertes dans 129 magasins Shoppers Drug Mart partout dans la RGTH et à Ottawa, offrant une solution de vente au détail puissante pour nos 11 réseaux de transport en commun.

Les six derniers mois de l'année ont été consacrés au réajustement de notre organisation afin d'être en mesure de réaliser la transformation très importante qui découlera de notre programme de construction et de nos objectifs d'amélioration du transport en commun dans la RGTH. Les importantes modifications en cours comprennent le passage de l'équipe du Groupe de projets d'immobilisations d'une structure de corridor à une structure de portefeuille, l'établissement d'une organisation de commercialisation qui pourra élaborer des solutions visant à attirer de nouveaux passagers, ainsi que la création d'une équipe des finances qui peut appuyer la gestion du risque et du rendement de l'organisation, la gestion des coûts et la vérification. Nous avons pris un bon départ, mais beaucoup plus de choses seront accomplies dans la prochaine année.

Nous avons établi une série de 15 objectifs stratégiques très clairs pour les 18 prochains mois. La sécurité, le leadership en matière de sécurité et nos services fortement axés sur le client sont au centre de nos préoccupations et sous-tendent notre orientation stratégique et nos comportements. Ce lien étroit entre une culture axée sur la sécurité et une culture axée sur le client a été bien reçu par nos employés et se reflète dans notre Charte de sécurité et de services à la clientèle.

Comme c'est le cas pour toutes les grandes entreprises y compris la nôtre, les fondations jouent un rôle très important, mais sont souvent les moins considérées. Ainsi je veux remercier Bruce McCuaig et John Jensen, mes deux prédécesseurs, pour leur importante contribution aux fondements de Metrolinx.

Notre organisation peut compter sur des employés fantastiques et c'est avec humilité que nous entreprenons une grande aventure afin d'offrir de nouvelles solutions ambitieuses de transport en commun à nos communautés à la fois plus efficaces, plus rapides et plus faciles.

Phil Verster  
Président et chef de la direction, Metrolinx



La nouvelle gare GO/VIA d'Oshawa a été mise en service cette année.

**« Notre organisation peut compter sur des employés fantastiques et c'est avec humilité que nous entreprenons une grande aventure afin d'offrir de nouvelles solutions ambitieuses de transport en commun à nos communautés à la fois plus fluidement, rapidement et facilement. »**

# 1

## PRÉSENTATION : POUR UNE RÉGION ÉLARGIE

Il s'agit d'un moment historique pour la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH).

Notre objectif est de respecter notre engagement à l'égard des 30 milliards de dollars investis dans l'infrastructure de transport en commun au cours de la prochaine décennie, visant à transformer la région grâce à la création d'un réseau de transport intégré et fluide – qui améliorera l'expérience des passagers et leur offrira plus de choix; qui améliorera l'accès au transport en commun fiable et fréquent; et qui rendra les déplacements plus abordables.

Il s'agit d'une nouvelle vision qui ouvre des portes à la transformation ainsi qu'à une approche plus collaborative des aspects fondamentaux de la planification de la mobilité dans un avenir rapproché. Une vision de laquelle on se rapproche constamment chaque année alors que nous augmentons nos activités, nos services et nos projets d'expansion de transport en commun.

Pendant que le gouvernement effectue des investissements sans précédent dans les transports en commun, l'infrastructure et les personnes, Metrolinx se concentre sur la planification, la construction, le fonctionnement et le soutien d'un réseau de transport en commun intégré entièrement renouvelé – afin de mieux servir l'Ontario.

**Votre province, votre région,  
votre Metrolinx.  
Nous voulons bâtir un avenir dont  
nous pourrions tous être fiers.**



Construction du nouveau tunnel  
est à la gare GO de Guildwood.

# 2

## NOTRE VISION, NOTRE MISSION, NOS VALEURS ET NOTRE MANDAT



### Notre vision

Nous relient nos communautés.



### Notre mission

Vous mener à destination plus fluidement, rapidement et facilement.



### Nos valeurs

Servir avec passion.  
Aller de l'avant.  
Travailler en équipe.

### Notre mandat

Metrolinx, une agence du gouvernement de l'Ontario en vertu de la *Loi de 2006 sur Metrolinx* a été créé pour améliorer la coordination et l'intégration de tous les modes de transport dans la région du grand Toronto et de Hamilton.



# 3

## PLANIFICATION D'AFFAIRES FONDÉE SUR LES PRINCIPAUX OBJECTIFS STRATÉGIQUES

Le Plan d'activités annuel de 2018-2019 de Metrolinx présente l'orientation stratégique, le contexte d'activités, le profil financier, les initiatives prioritaires et les réalisations prévues de tous les secteurs de notre organisation.

La sécurité sera le pivot de notre organisation. L'expansion de GO représente l'avenir de Metrolinx si bien que nous améliorerons l'approvisionnement, tout en continuant d'augmenter nos services au moyen de l'infrastructure et de l'équipement actuels.

Notre équipe de commercialisation créera de la valeur pour nos passagers actuels tout en attirant de nouveaux clients. L'échéancier du projet PRESTO sera élaboré et l'organisation se préparera à relever les défis à venir.

Ceci s'inspire des progrès importants accomplis en 2017-2018.

Nous avons ouvert notre 66e gare GO à Downsview Park. Nous avons augmenté le service de train à toute la journée sur les lignes Barrie et Stouffville, faisant passer le nombre total de trajets de train GO à 1 916 chaque semaine sur l'ensemble du réseau, une hausse de 13 % d'année en année.

Notre projet d'expansion GO est allé de l'avant avec la planification et la conception de douze nouvelles gares GO. Nous avons présenté des demandes de soumissions pour treize autres projets, cinq évaluations environnementales ont été approuvées et deux installations d'entretien de GO sont terminées.

La première voie du TLR d'Eglinton Crosstown a été installée et 15 gares sont en cours de construction sur la ligne. Les travaux sont en cours sur les lignes de transport léger sur rail Finch West, Hamilton et Hurontario.

PRESTO compte maintenant 2,2 millions titulaires de cartes uniques, qui la présentent un million de fois par jour tous les jours, reliant 11 différents réseaux de transport en commun de la région du grand Toronto et de Hamilton, ainsi qu'à Ottawa. Notre partenaire de vente au détail, *Shoppers Drug Mart*, offre maintenant la carte PRESTO dans 129 magasins.



PRESTO compte maintenant 2,2 millions détenteurs de carte qui la présentent un million de fois par jour.

## Objectifs stratégiques mesurables

En se basant sur son plan d'activités, Metrolinx a augmenté la rigueur et le contrôle exercés sur la réalisation des projets et la mesure du rendement grâce à l'introduction de nos 15 objectifs stratégiques organisationnels, chacun étant assorti de ses propres indicateurs de rendement, ainsi que de notre processus d'analyse de rentabilité plus complet, où chaque projet important est dirigé par un commanditaire dévoué responsable de respecter nos engagements.

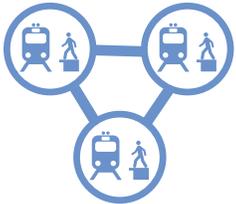
Ces objectifs s'harmonisent aux quatre domaines prioritaires suivants : atteindre et gérer les résultats en matière de sécurité; offrir une expérience client de premier ordre; mobiliser nos employés et leur donner des moyens d'agir, ainsi que réaliser nos initiatives Planification et construction.



Notre vision – nous rapprochons nos communautés – se traduit par la façon dont Metrolinx choisit de planifier, construire, exploiter et relier les services de transport de la région. Le Plan d'activités annuel décrit comment Metrolinx mettra cette vision en œuvre en 2018-2019, guidée par les cadres de travail de la stratégie quinquennale 2015-2020 et le Plan de transport régional 2041 (PTR 2041) de 25 ans.

# 4 L'ANNÉE EN CHIFFRES

## EXPANSION DE GO

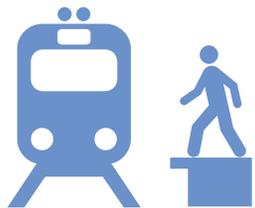


Planification  
et conception des  
nouvelles gares GO en cours

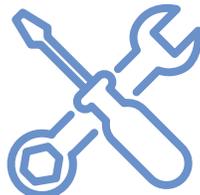
**12**



Proposer **14** projets  
pour faire avancer l'expansion de GO



**4** nouvelles gares GO  
et/ou VIVA terminées



**2** installations d'entretien  
de GO terminées

56,5 millions de clients sont  
montés à bord des trains de  
GO l'an dernier.

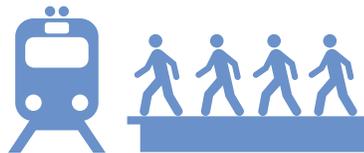


Le nombre de trajets de train hebdomadaires des services GO a augmenté de 217 trajets – une augmentation de 13 % par rapport à l’an dernier.

## Services GO



Le nombre de trajets de train hebdomadaires des services GO a augmenté de **217** trajets, pour atteindre un total de **1 916 trajets**, une augmentation de **13 %**



Planifier d’augmenter nos services de **55 %** au cours des deux prochaines années



Les services sur la ligne GO de Stouffville ont doublé, passant de **85 à 170** trajets hebdomadaires



Les services sur la ligne de Barrie ont augmenté de **95 %**



**56,5** millions de clients sont montés à bord des trains de GO et **16,7** millions à bord des autobus de GO



En 2017-2018, nous avons ajouté **355** espaces de stationnement pour l’ensemble du réseau GO. Les travaux de construction ont aussi commencé pour les nouveaux espaces de stationnement de la ligne GO de Barrie (172 nouveaux espaces de stationnement), de la gare GO d’East Gwillimbury (482 espaces) et de la gare GO de Streetsville (100 espaces supplémentaires)

## LISTE DES JALONS IMPORTANTS



Nous avons célébré les 50 ans de GO Transit!



Nous avons annoncé un partenariat avec le détaillant Shoppers Drug Mart pour la vente et le chargement de la carte PRESTO dans certains magasins de Toronto. (En mars dernier, l'offre s'était étendue à 129 magasins.)



La construction d'une nouvelle station d'autobus au centre-ville de Toronto a commencé afin de permettre de mieux relier les navetteurs à GO Transit, à la TTC, à VIA Rail et à UP Express. La construction du premier des deux bâtiments prévus devrait être terminée en 2020.



Le service bidirectionnel toute la journée est offert sur la ligne GO de Stouffville.



La nouvelle gare GO/VIA d'Oshawa est entrée en service.



Nous avons installé les premiers rails au futur site des installations d'entretien et de remisage du TLR d'Eglinton Crosstown à la gare de Mount Dennis, ce qui représente un autre jalon important pour le projet.



Nous avons consulté nos partenaires, intervenants et des milliers de personnes partout dans la région du grand Toronto et de Hamilton au sujet du Plan de transport régional pour 2041 – et de notre vision commune visant l'établissement d'un réseau de transport intégré



Nous avons ouvert notre 66e gare GO! La nouvelle gare GO de Downsview Park offre une correspondance directe entre les services de trains de GO et le nouveau prolongement de la ligne 1 de métro de la TTC.



La toute première assemblée publique Demandez à Metrolinx a été organisée par le président et chef de la direction de Metrolinx, Phil Verster, ainsi que les membres de l'équipe de la haute direction.



Metrolinx a reçu l'autorisation du ministère de l'Environnement et des changements climatiques pour l'électrification du réseau GO, ce qui représente une étape importante pour nous dans la réalisation de notre service électrifié toutes les 15 minutes pour nos clients de l'ensemble de la région.



Le service bidirectionnel toute la journée a commencé sur la ligne GO de Barrie.

**PRESTO**



Les clients de PRESTO ont commencé à profiter d'un rabais lorsqu'ils utilisent leur carte PRESTO pour des déplacements combinant la TTC et GO Transit ou UP Express. Ces clients paient maintenant 1,50 \$ pour la partie de leur déplacement effectuée avec la TTC lorsqu'ils effectuent une correspondance à l'intérieur de la période d'admissibilité.



Le nouveau Centre de maintenance ferroviaire de Whitby, ultramoderne et de conception durable a été terminé en majeure partie, nous rapprochant de notre objectif d'offrir un service ferroviaire de GO plus rapide et plus fréquent dans la région de Durham.



Metrolinx a lancé le programme d'art intégré afin de définir la forme et les caractéristiques de la zone municipale qui accompagne l'infrastructure régionale. Le croisement ferroviaire de Davenport Diamond sur la ligne de train de GO de Barrie et le TLR d'Eglinton Crosstown sont les premiers à participer à ce programme.



Le prototype de véhicule léger sur rail a parcouru la région dans le cadre de la sensibilisation de la communauté visant à assurer le soutien des futures nouvelles lignes de TLR.

## CONSULTATION AUPRÈS DU PUBLIC ET DES INTERVENANTS POUR DISCUTER DU PLAN DE TRANSPORT RÉGIONAL PRÉLIMINAIRE POUR 2041



**10 903**

Commentaires reçus



**200**

Participants au Symposium  
sur le transport de Metrolinx



**3 378**

Réponses au sondage



**566**

Courriels reçus



**10**

Présentations aux  
conseils municipaux  
sur le Plan préliminaire



**27**

Propositions municipales



**14**

Propositions d'intervenants



Le président et chef de la direction de Metrolinx, Phil Verster, rencontre les résidents lors d'une réunion de consultation publique.

# 5 SÉCURITÉ

## Un engagement indéfectible à l'égard de la sécurité

Le leadership en matière de sécurité oriente l'ensemble de notre travail.

Metrolinx s'efforce constamment de gérer la sécurité de manière plus énergique et de se tailler une place de chef de file mondial en matière de gestion de la sécurité. Nous consacrons une période de temps à la sécurité au début de chaque réunion, étant donné qu'elle est essentielle à notre raison d'être.

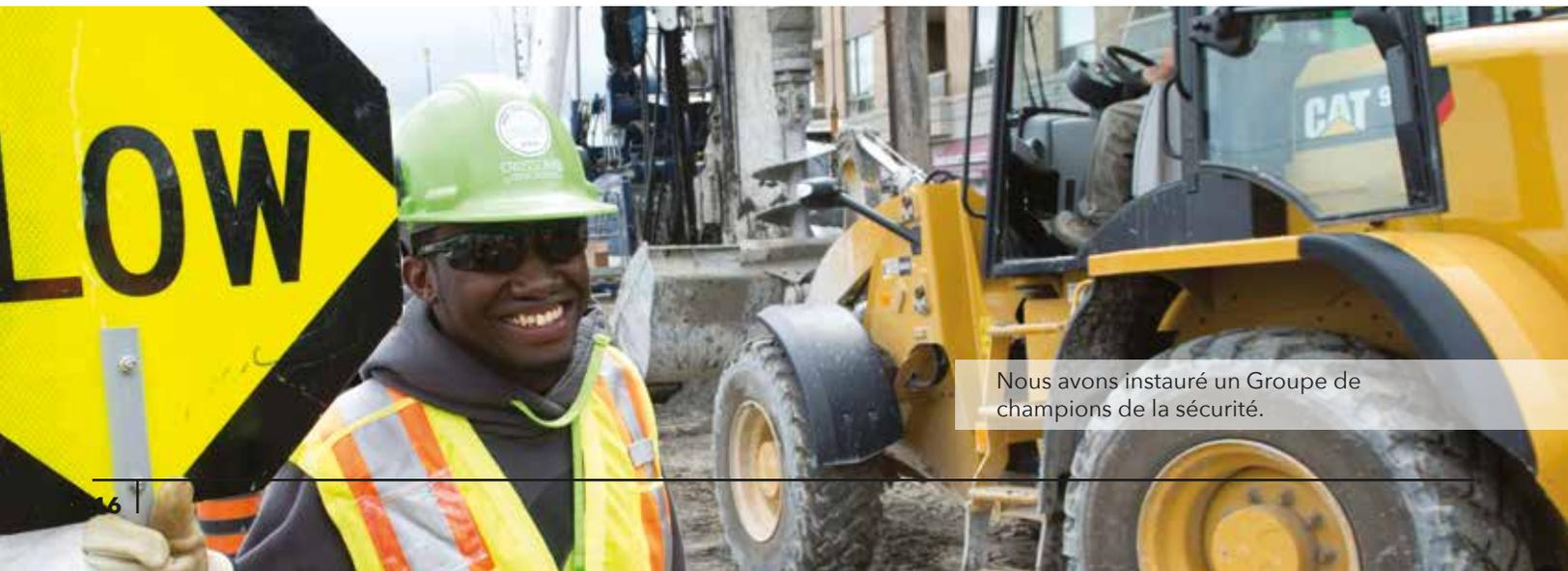
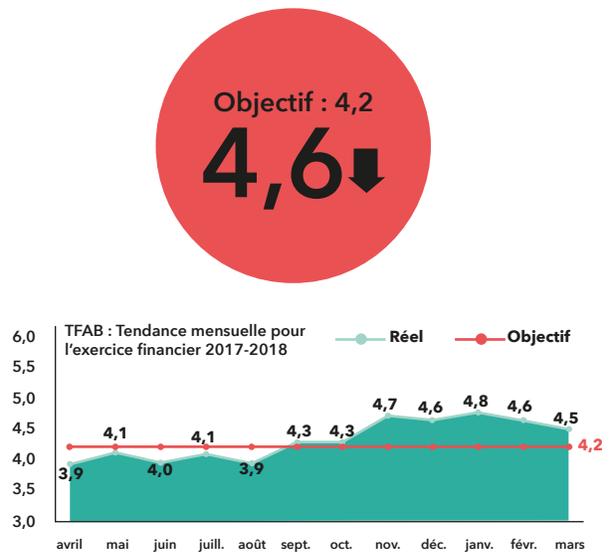
### Au cours de la dernière année, Metrolinx a :

- Créé un Comité directeur sur la sécurité, la sûreté, la santé et l'environnement
- Augmenté le nombre de réunions du Comité sur la sécurité au travail
- Créé un Groupe de champions de la sécurité
- Augmenté la responsabilisation à tous les niveaux en matière de sécurité
- Publié la Charte de sécurité de Metrolinx, conjointement à la charte du client, puisque la sécurité et le service à la clientèle vont de pair et sont essentiels à tout ce que nous faisons

Quand il est question de nos employés, la référence internationale est le Taux de fréquence des accidents avec perte de travail. Il mesure le nombre d'absences pour cause de blessures par 100 employés. Nous visons l'amélioration systématique de ce nombre.

**Le taux de fréquence des accidents avec perte de travail** représente le nombre d'absences pour cause de blessures (perte d'une journée complète de travail) par 100 employés de Metrolinx (200 heures), basé sur une moyenne sur 12 mois.

### Taux de fréquence des accidents avec perte de travail mars 2018



Nous savons que lorsque moins d'employés s'absentent du travail en raison de blessures, nous constatons de améliorations relatives à leur bien-être, à leur satisfaction au travail et par conséquent, à leur rendement dans l'ensemble. Cela signifie que nous réussissons mieux à prendre notre sécurité au sérieux et à servir nos clients.

Pour parler en termes ferroviaires, les « Règles fondamentales » constituent des lignes directrices de fonctionnement qui contribuent à prévenir les accidents ferroviaires graves, comme les déraillements ou les collisions. Notre objectif est fixé à zéro infraction aux Règles fondamentales et nous réalisons des progrès.

En 2017, nous avons réduit le nombre d'infractions de 40 % par rapport à 2016 – et de 62 % par rapport à 2014. Cette année, nous visons une réduction supplémentaire de 30 % de ces incidents.

### Prodiguer les soins essentiels

À bord d'un train de la ligne de Barrie le 21 février, l'opérateur de train Michael Swain répondait à une alarme d'aide aux passagers quand il a découvert un homme en détresse. Il a immédiatement appelé le conseiller au service à la clientèle Shane Beezer pour que ce dernier apporte un défibrillateur externe automatisé (DEA). Puis, il a commencé la réanimation cardiorespiratoire jusqu'à l'arrivée du DEA.

Les deux employés ont réanimé le passager et l'ont gardé en vie dans l'attente des ambulanciers paramédicaux, alors que le reste de l'équipe et le centre de contrôle de GO Transit ont amorcé le protocole relatif aux premiers soins.

**« Je n'avais jamais rien fait de semblable auparavant », a indiqué Beezer, qui était en poste depuis moins d'un an à ce moment, mais avait reçu une formation complète en cas d'urgence médicale. « Quand j'y suis allé et que j'ai vu que ça se produisait vraiment, c'était beaucoup pour moi. »**

Le résultat témoigne non seulement de la qualité et du calme exceptionnels des membres de l'équipe, mais aussi de la formation que le personnel a reçue. Metrolinx continue d'accorder la priorité à la sécurité dans l'ensemble de ses installations. Rien n'est plus important que la sécurité de nos clients, de nos employés et de notre communauté.

### Favoriser la participation des communautés à la sécurité ferroviaire

Exploiter des services ferroviaires dans une région densément peuplée signifie qu'il faut renseigner nos voisins pour veiller à la sécurité aux environs des lignes ferroviaires. En 2017, nous avons lancé une approche améliorée auprès de nos communautés.

#### Favoriser la participation des communautés le long du corridor de Stouffville



Présentations sur la sécurité dans  
**9** écoles de la région



Événements de sécurité éphémères au  
site de **5** passages à niveau

#### Sur le corridor de Stouffville :

- Nous avons collaboré étroitement avec neuf écoles de la région afin de les sensibiliser à la sécurité ferroviaire et de faire des présentations Gareautrain, comprenant aussi de la formation supplémentaire en classe. Des événements de sécurité éphémères renseignant les résidents du secteur ont été organisés à cinq passages à niveau différents au cours de l'automne 2017, à Marylin, Havendale, Huntingwood, McNicoll et Finch.
- Nous avons collaboré étroitement avec la Ville de Toronto et le bureau du conseiller Chin Lee afin d'élaborer des solutions pour améliorer les passages à niveau, notamment des études sur la circulation aux passages à niveau de Passmore et de Havendale, qui sont en cours et seront terminées à l'automne 2018.

Par ailleurs, le Bureau de gestion de la construction de Metrolinx a récemment reçu un prix prestigieux de l'Association canadienne du transport urbain pour son programme de gestion de la sécurité de la construction.

# 6 EMPLOYÉS

## En cette période de transformation, notre réussite dépend de nos employés

### Résultats du sondage sur l'engagement des employés de 2017



**79 %** de nos employés se sentent engagés à l'égard de leur travail et nous sommes extrêmement fiers de notre organisation comme le témoignent



**81 %** des participants indiquant qu'ils sont fiers de travailler ici.

Nous relient les commentaires tirés du sondage annuel sur l'engagement des employés directement à nos priorités organisationnelles afin de planifier des solutions qui tiennent compte de ce que nos employés nous disent et créent une expérience visant à motiver les employés, ainsi qu'à retenir et à attirer les bons éléments dont nous avons besoin pour atteindre nos objectifs. À cela s'ajoutent les objectifs propres à la diversité et à l'inclusion afin d'atteindre l'équilibre entre hommes et femmes au sein des gestionnaires principaux et des échelons supérieurs d'ici 2021. Notre principal objectif est de miser sur des effectifs inclusifs et diversifiés, où chacun se sent valorisé et qui reflètent les communautés que nous servons et au sein desquelles nous fonctionnons.

Afin d'atteindre les objectifs relatifs à nos quatre domaines prioritaires, nous nous engageons à améliorer les politiques et les pratiques qui créent un milieu de travail positif, ainsi qu'à investir de façon à recruter les meilleurs employés aux bons postes afin d'assurer la réalisation de nos objectifs stratégiques. En reconnaissance de ces efforts, Metrolinx a l'honneur d'avoir été sélectionnée en 2018 comme l'un des meilleurs employeurs de la région du grand Toronto pour la cinquième année consécutive, un des meilleurs employeurs du Canada pour les jeunes pour la sixième année consécutive, ainsi qu'un

des employeurs les plus écolos au Canada pour la deuxième année consécutive.

Nous allons continuer d'être à l'écoute du personnel et de favoriser la participation de nos employés, d'habiliter le personnel de première ligne et de veiller à mettre en place une organisation souple et dynamique.

### Favoriser la participation des communautés

Au sein de la RGTH, Metrolinx a de nombreux voisins et clients. Notre réussite dépend de l'acceptation et de l'approbation continues de notre travail chez nos intervenants.

Comme notre réussite exige aussi que le public soit bien renseigné et qu'il participe en formulant des commentaires, nous savons qu'il faut une vaste gamme d'outils et d'occasions de participation citoyenne pour communiquer avec nos voisins d'une façon qui soit significative, afin de recevoir cette rétroaction si importante dont nous avons besoin.

Un bel exemple est l'ouverture des nouveaux bureaux communautaires de Finch West et d'Agincourt. Ces emplacements permettent d'être présent localement et servent de points centraux pour offrir un accès à l'information sur place aux résidents, aux commerces, à la communauté, aux organisations et autres.

Nous savons aussi que nos projets peuvent perturber les communautés, ainsi notre programme « LRT Ready » (Prêts pour le TLR) nous permet de planifier. Metrolinx s'est associé à la Chambre de commerce de Hamilton afin d'offrir cette série de séminaires en quatre parties visant à préparer les entreprises qui seront les plus touchées par la construction.

Les gares ont une incidence sur leurs voisinages c'est pourquoi des activités comme le groupe de discussion sur le pavillon de Rouge Hill nous donnent une rétroaction locale importante sur les concepts proposés. La nouvelle gare GO de Rouge Hill, par exemple, comprendra un nouveau bâtiment plus grand, des espaces de commerce de détail, des quais modernisés, de nouveaux abris, de nouveaux rangements pour vélo ainsi qu'un couloir de dépose-minute amélioré.

## Interactions sociales en 2017

Nous poursuivons le dialogue, notamment :



**947**

réunions  
et événements



**4 252**

abonnés de plus  
sur Twitter



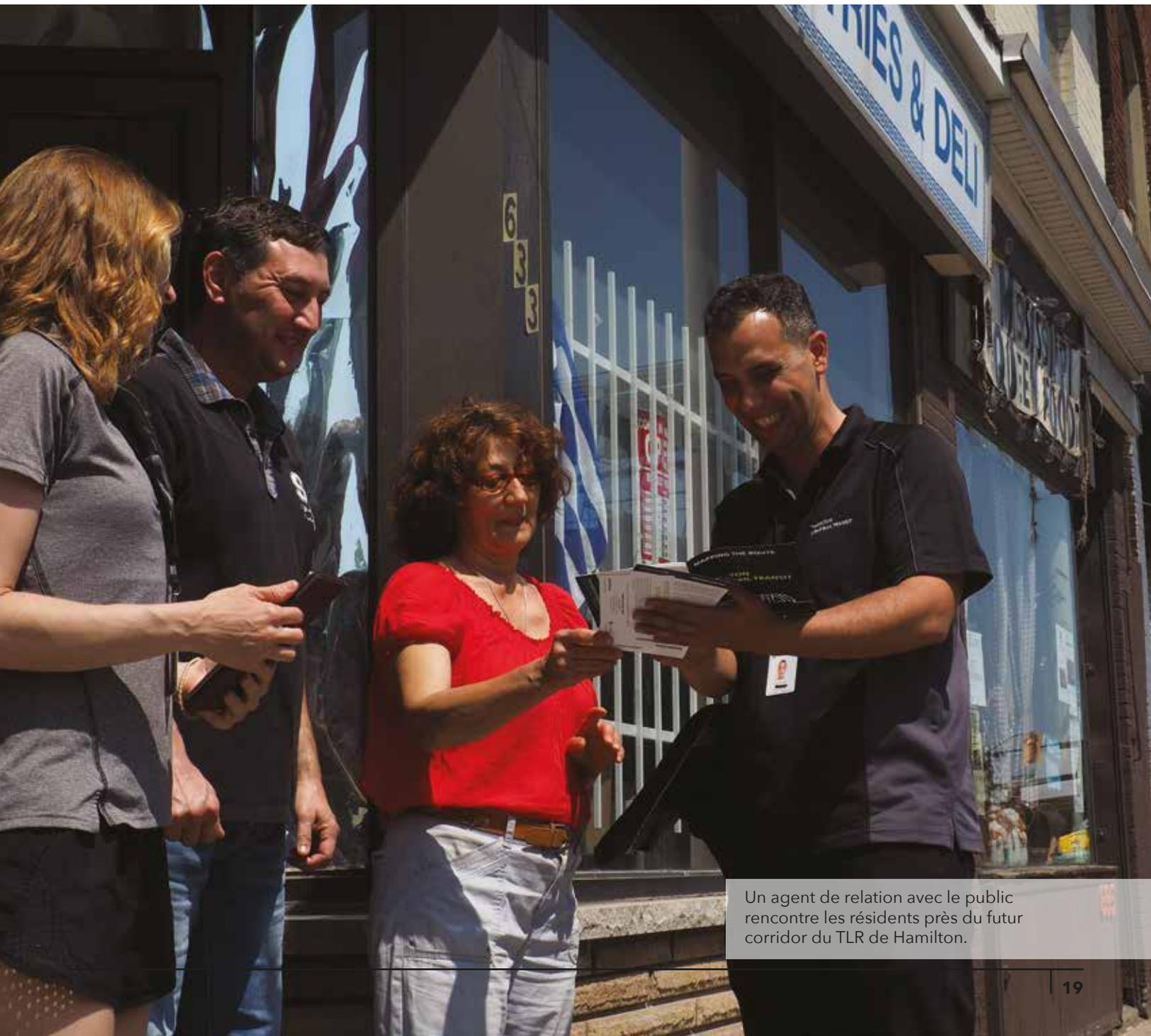
**9 324**

abonnés de plus  
sur Facebook



**926**

abonnés de plus  
sur Instagram



Un agent de relation avec le public rencontre les résidents près du futur corridor du TLR de Hamilton.

## Comités consultatifs communautaires

Nous mettons en place un Comité consultatif communautaire pour chacun des quatre projets de construction. Par exemple, le comité du corridor ferroviaire de la gare Union vise à trouver des solutions originales aux problèmes de bruit et de vibration. Trois comités supplémentaires ont été mis en place à Lakeshore East, entre la gare GO de Danforth et la rivière Don. Et les plans sont en cours pour mettre en place le Comité consultatif communautaire d'Agincourt qui appuiera les travaux d'expansion du corridor de Stouffville et contribuera à les orienter.

## Le programme d'agents de relation avec le public de Hamilton et de Hurontario

Notre équipe multilingue d'agents de relation avec le public collabore avec les entreprises et les résidents aux abords des corridors du TLR de Hamilton et de Hurontario LRT pour veiller à ce qu'ils se sentent écoutés et respectés. Le rôle des agents de relation avec le public est de renseigner et d'informer les propriétaires et de collaborer avec eux, ainsi que de recueillir des commentaires contribuant à façonner les plans du TLR. Ils continueront de visiter les propriétés touchées aux abords du corridor à raison de deux fois l'an pour toute la durée de ces projets.

### À Hamilton,



**13** agents de relation avec le public (s'exprimant en neuf langues différentes),



ont visité **1 379** propriétés aux abords du corridor du TLR,



ont participé à **2 957** conversations et



et rassemblé **2 349** sondages.

### À Hurontario, ils ont visité



**945** propriétés aux abords du corridor du TLR,



ont participé à plus de **1 750** conversations et organisé **13** séances d'information

## Consultation du public en ligne

Nous aidons les personnes à interagir avec Metrolinx et à fournir des commentaires sur nos projets par l'intermédiaire de [metrolinxengage.com](http://metrolinxengage.com), notre portail en ligne.

256 personnes ont participé à l'examen des politiques en matière de protection de la vie privée de PRESTO et ont fourni 330 commentaires.

Cet outil est aussi utilisé pour offrir des occasions de rétroaction supplémentaires en appui à 32 réunions publiques liées aux évaluations environnementales.

### Qui a-t-il dans un nom?

Pendant que nous établissons le réseau de transport en commun dans la région, il ne faut pas oublier que le nom des arrêts locaux laissera un héritage dans les communautés. Nous avons reçu 308 participations en ligne dans le cadre de la consultation pour le nom de la gare du TLR de Finch West et 703 pour le nom de la gare de Hurontario.



Nouveau bureau communautaire du TLR de Finch West

## Nouveau Plan de transport régional

Cette année, nous avons constaté la participation active de la communauté et des intervenants visant à contribuer à l'élaboration du Plan de transport régional 2041 de la RGTH. Nous avons lancé notre programme de participation du public en convoquant un groupe de consultation des résidents et en organisant un symposium d'une journée comptant 200 participants, appuyé par la participation en ligne.

Le processus a permis de recueillir 27 propositions de municipalités et l'occasion de s'exprimer en ligne qui a été offerte a permis de collecter 10 903 commentaires, 3 378 réponses au sondage et 566 courriels. Des réunions publiques ont eu lieu dans chacune des six régions de la RGTH ainsi que 10 présentations aux conseils de toute la région à la fin octobre et en novembre. Notre étude de marché annuelle a montré que l'appui à l'égard du plan régional complet de Metrolinx s'est renforcé cette année, avec une importante augmentation de la proportion de répondants qui indiquent l'appuyer « fortement » par rapport à 2017 – 91 % appuient le plan dans l'ensemble, dont 44 % qui l'appuient fortement.

## Campagne Pour une région élargie

À l'automne, nous avons lancé une campagne de sensibilisation afin de :

- Renseigner les résidents de la RGTH sur qui nous sommes;
- Montrer les solutions que nous offrons;
- Permettre aux personnes d'imaginer les avantages personnels que comporte un réseau de transport en commun connecté;
- Renforcer le soutien pour les projets d'expansion dans leur communauté.

Les résultats obtenus après la campagne montrent que nos efforts de commercialisation ont influé tant sur les perceptions actuelles que sur les comportements futurs planifiés. La connaissance de Metrolinx s'est accrue au cours de la dernière année pour atteindre 56 % – une augmentation de 10 points. De plus, les résidents connaissent mieux les avantages à l'échelle régionale de ce que nous mettons en œuvre. Nous avons constaté une augmentation de la participation et du soutien positifs de la part du public à l'égard de nos principaux projets dans les médias sociaux, avec une diminution de 21 % des commentaires négatifs.

## Chiffres de la campagne Pour une région élargie



**4,3 millions**

d'impressions et plus de **2 millions** d'interactions dans les médias sociaux



**11 millions**

de visionnements de vidéos terminés



**1,57 million**

de consultations des pages traitant des projets d'immobilisations sur [metrolinx.com](http://metrolinx.com)



Phil Verster rencontre les voisins à Agincourt pour la visite des travaux d'expansion de GO.

# Créer des avantages pour les communautés

Metrolinx est d'avis que ses investissements importants dans les infrastructures de transport en commun devraient présenter des avantages pour les communautés dans lesquelles elle travaille, c'est pourquoi elle s'engage à fournir des possibilités d'emploi et d'apprentissage, ainsi que des occasions pour les fournisseurs locaux, résidents et entreprises du secteur où la construction de nos projets est en cours.

En collaboration avec notre consortium qui exécute la conception et la construction du TLR d'Eglinton Crosstown, Crosslinx Transit Solutions (CTS), nous avons tenu nos engagements relatifs à notre programme d'avantages pour la communauté. À la fin de l'exercice financier, 109 employés professionnels, administratifs et techniques avaient été embauchés grâce au programme d'avantages pour la communauté. L'objectif ambitieux consiste à employer des apprentis ou des compagnons d'apprentissage dans les communautés historiquement désavantagées et les groupes aspirant à l'égalité pour réaliser 10 % de toutes les heures de travail de métier ou d'artisan requises pendant les constructions du projet, métier par métier. Trente apprentis ont été embauchés à ce jour.

En outre, par l'intermédiaire de Crosslinx, nous avons appuyé les entreprises locales le long du corridor d'Eglinton Crosstown (pour les services comme l'impression, l'entretien des véhicules, la signalisation et la location de véhicules, ce

qui représente plus de 4,3 millions de dollars) et avons fait appel aux services d'organismes sociaux (impression, traiteur et murales/art publics, ce qui représente plus de 248 000 \$).

## Demandez à Metrolinx

Notre organisation s'engage à être ouverte et transparente. Nous en avons fait la démonstration grâce à une série d'assemblées publiques intitulées « Demandez à Metrolinx ». Le public avait la possibilité d'assister à l'assemblée en personne, de soumettre des questions à l'avance ou de la regarder en ligne. Nous avons reçu 270 questions du public et 1 133 votes sur ces questions préalablement soumises. Notre équipe de gestion a répondu à 50 questions au cours de la webdiffusion, à laquelle 113 personnes ont aussi assisté sur place. Des experts de Metrolinx ont répondu à toutes les autres questions soumises.

# Collaboration avec nos partenaires de transport en commun

Nous aimerions souligner le travail des réseaux de transport en commun municipaux et régionaux suivants et les remercier pour la collaboration que nous avons pu établir dans toute la RGTH et au-delà de celle-ci, qui nous a permis de planifier, de construire et d'exploiter un réseau de transport intégré au profit des résidents. Nous sommes heureux de collaborer avec nos partenaires afin de continuer à l'avancement de l'intégration des tarifs, de la planification des services et de PRESTO – tout cela dans le but d'améliorer l'expérience client et d'offrir des liaisons avec le transport en commun sans failles dans l'ensemble de la région du grand Toronto et de Hamilton ainsi que celle d'Ottawa.

- Barrie Transit
- Brampton Transit
- Burlington Transit
- Durham Region Transit
- Grand River Transit
- Guelph Transit
- Hamilton Street Railway
- Milton Transit
- MiWay (Mississauga)
- Niagara Falls Transit
- OC Transpo (Ottawa)
- Oakville Transit
- Orangeville Transit
- Peterborough Transit
- St. Catharines Transit
- Toronto Transit Commission
- York Region Transit

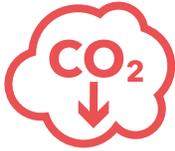
## Faire des choix judicieux. Devenir plus écologique.



Membre de Smart Commute depuis 2007, l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto s'est fixé comme objectif d'avoir 30 % des employés effectuant leurs déplacements quotidiens domicile-travail par le transport en commun d'ici 2035 dans le cadre de la planification du centre de mobilité de Pearson.



Pour atteindre cet objectif, l'Autorité a lancé un programme de réduction à l'intention des navetteurs écologiques, qui consiste en une réduction de 50 \$ pour chaque mois de covoiturage, d'usage du vélo, de la marche ou du transport en commun pour au moins 70 % des déplacements domicile-travail.



Grâce à ses 178 participants, le programme a contribué à réduire les déplacements en automobiles de plus 321 000 km et les émissions de gaz à effet de serre de 41 000 kg. L'Autorité dispose de six véhicules électriques pour les employés, de trois bornes de recharge de ces véhicules, ainsi que de 30 places de stationnement pour covoitureurs. Elle a également commencé à organiser des navettes pour les réunions et les rencontres sociales. Par ailleurs, les employés ont désormais accès à un programme de semaine de travail comprimée et d'horaire variable.

## Bâtir des communautés

« La Chambre de commerce de Hamilton reconnaît que la ligne B du TLR est essentielle pour l'avenir de notre communauté. Cependant, nous comprenons aussi que la construction sera difficile pour plusieurs de nos membres le long du corridor – particulièrement au cœur du centre-ville.

En collaboration avec Metrolinx, nous avons déjà commencé à rencontrer les propriétaires d'entreprises et à leur offrir du soutien en vue de la construction par le truchement du programme "LRT Ready" (Prêts pour le TLR), une série d'ateliers de préparation pour les entreprises financés par Metrolinx par l'intermédiaire de la Chambre de commerce, réalisée en partenariat avec l'International Village et les zones d'amélioration commerciale du centre-ville.

Les offres ont été conçues en fonction des commentaires de la part des entreprises locales grâce à l'équipe de mobilisation : les agents de liaison avec le public. Après le succès remporté l'an dernier, nous sommes heureux de pouvoir continuer ce programme en 2018.

Metrolinx a démontré son engagement à l'égard de l'atténuation des répercussions futures en collaborant avec les intervenants locaux et en les faisant participer dès le départ en vue du début des travaux de construction en 2019. La Chambre de commerce de Hamilton a réellement apprécié collaborer avec Metrolinx visant la préparation pour ce projet de transformation et elle se réjouit à l'idée d'une collaboration future. »

*Keanin Loomis, président et chef de la direction,  
Chambre de commerce de Hamilton*

Visite de la galerie des futures installations d'art public intégré prévues pour les gares du TLR d'Eglinton Crosstown.

# 7

## PLANIFIER ET DÉVELOPPER

Metrolinx a amorcé le processus d'approvisionnement pour la conception et la construction de douze nouvelles gares GO, ainsi que la modernisation et l'amélioration de 22 gares GO existantes. Nous examinons également de nouvelles installations d'entretien, trains, rails et autres infrastructures nécessaires afin d'augmenter les services GO.

### Expertise technique et gestion des avantages

Metrolinx a été un des premiers à adopter l'approche d'analyse de rentabilité de la planification du transport en commun et au cours de la dernière année notre approche d'analyse de rentabilité a évolué.

La gestion des avantages va renforcer notre responsabilité et notre contrôle sur les projets que nous dirigeons, afin que les avantages promis au début du projet se concrétisent à la fin du projet. Ce processus apportera de la transparence et permettra de clarifier la responsabilité en matière de décisions.

En mettant à profit les pratiques exemplaires d'autres organisations ferroviaires, nous avons mis sur pied un programme de partenariat. Chaque projet et programme important sera jumelé à un commanditaire responsable de l'atteinte des résultats du projet. Les commanditaires établissent les bénéfices escomptés et ce que le programme devrait comporter à sa livraison, puis s'assurent que l'équipe de livraison dispose des ressources et des capacités nécessaires pour y arriver au fil des phases de planification, de conception, de construction, de livraison et d'exploitation.

Notre méthodologie rigoureuse d'analyse de rentabilité appuie le travail des commanditaires du projet et du programme. Durant tout le cycle de vie des grands projets et des programmes d'immobilisation de Metrolinx dépassant 50 millions de dollars, nous réalisons quatre analyses de rentabilité distinctes :

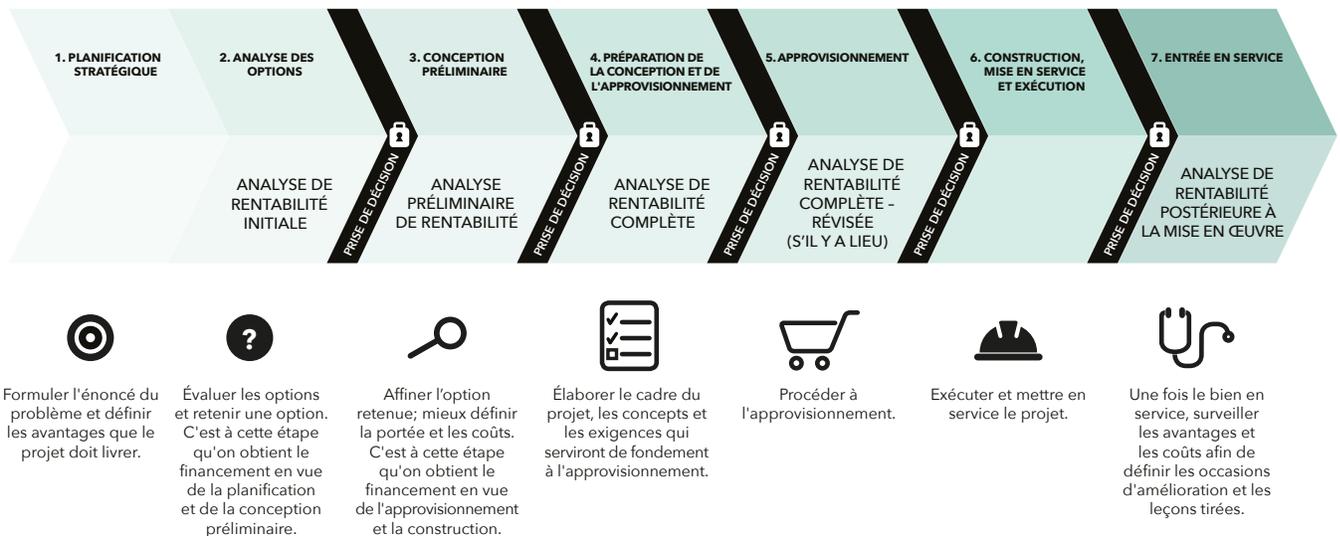
- L'analyse de rentabilité initiale compare les options du projet; une option est alors retenue à des fins d'affinement et de conception. Habituellement, cette analyse de rentabilité sert à obtenir le financement provincial en vue de la planification et de la conception préliminaire.
- L'analyse de rentabilité de conception préliminaire se penche sur l'option retenue lors de l'analyse de rentabilité initiale et examine différentes démarches pour affiner et optimiser le projet, ainsi que pour mieux définir la portée et les coûts. Habituellement, cette analyse de rentabilité sert à obtenir le financement provincial en vue de l'approvisionnement et de la construction.
- L'analyse de rentabilité complète confirme une option particulière (notamment la réalisation des avantages, le financement et les plans d'exécution) aux fins de l'approvisionnement.
- L'analyse de rentabilité qui suit la mise en œuvre examine les coûts réels et les résultats de l'investissement après l'entrée en service du bien. Cette analyse de rentabilité fait état des leçons tirées et des possibilités d'améliorer les services offerts.

Les avantages et les résultats des projets font l'objet d'un processus de suivi par étapes qui s'harmonise à la méthodologie de l'analyse de rentabilité.



Nous avons installé les premiers rails au futur site des installations d'entretien et de remisage du TLR d'Eglinton Crosstown à la gare de Mount Dennis.

# Processus par étape



## Respecter l'environnement

Pendant la construction, nous sommes conscients que nous devons réfléchir sur les répercussions potentielles que nous avons sur l'environnement. Pour ce faire, des études environnementales sont en cours pour les nouvelles gares et pour la rénovation des gares existantes, ainsi que pour les nouvelles gare GO et SmartTrack.

Au cours de la dernière année, nous avons aussi reçu l'approbation de l'évaluation environnementale pour l'électrification du réseau ferroviaire de GO utilisant les câbles suspendus traditionnels et nous avons entrepris une étude de faisabilité sur l'utilisation de la pile à hydrogène comme autre moyen d'électrification. En novembre dernier, nous avons organisé un symposium international sur l'hydraul (train propulsé à l'hydrogène) et nous avons commandé les plans de conception qui intègrent la pile à hydrogène dans les trains à deux étages (comme les trains de GO actuels) aux fabricants de trains Alstom et Siemens.

## Améliorer l'efficacité du réseau actuel

Les travaux se poursuivent en vue de la modernisation et de l'amélioration de l'infrastructure existante. Cela comprend des mesures comme le projet de travaux de remplacement des appareils de commande électrique des aiguillages terminés récemment, qui ont remplacé les aiguillages dans le secteur de Scott Street, Cherry Street et John Street, un important jalon dans la mise à niveau du système de signalisation du corridor ferroviaire de la gare Union. Cela comprend aussi des projets comme la poursuite des travaux de construction du centre d'opérations du réseau et la modernisation

du système de carburant de l'installation d'entretien de Willowbrook situé à Etobicoke. Le centre de maintenance ferroviaire de Whitby, pendant ce temps, a été essentiellement achevé en mars 2018.

## Renforcer notre partenariat avec Infrastructure Ontario

Metrolinx continue d'évoluer et d'intégrer de nouveaux objectifs stratégiques, ainsi nous avons formé un partenariat avec Infrastructure Ontario afin de renforcer nos relations par l'intermédiaire d'une équipe de programme intégrée. L'équipe permet de mieux harmoniser les processus et les systèmes de gestion afin d'atteindre un objectif commun – l'expansion de GO et du transport en commun rapide.



# POINTS SAILLANTS PAR PROJET

## Corridors

### Améliorations du service d'autobus et du corridor ferroviaire de la gare Union

- En décembre 2017, le projet de rénovation du quai couvert de la gare Union, dont les travaux de construction ont débuté en 2010, a été terminé en majeure partie.
- La construction d'une nouvelle station d'autobus a commencé à la gare Union.
- Les travaux de modernisation de Don Yard et du projet d'expansion sont en cours.
- La modernisation du système de signalisation et le remplacement des systèmes d'aiguillage se poursuivent dans toute la zone des voies de la gare Union.



### Corridor de Barrie

- La gare GO de Downsview Park est entrée en service le 30 décembre.



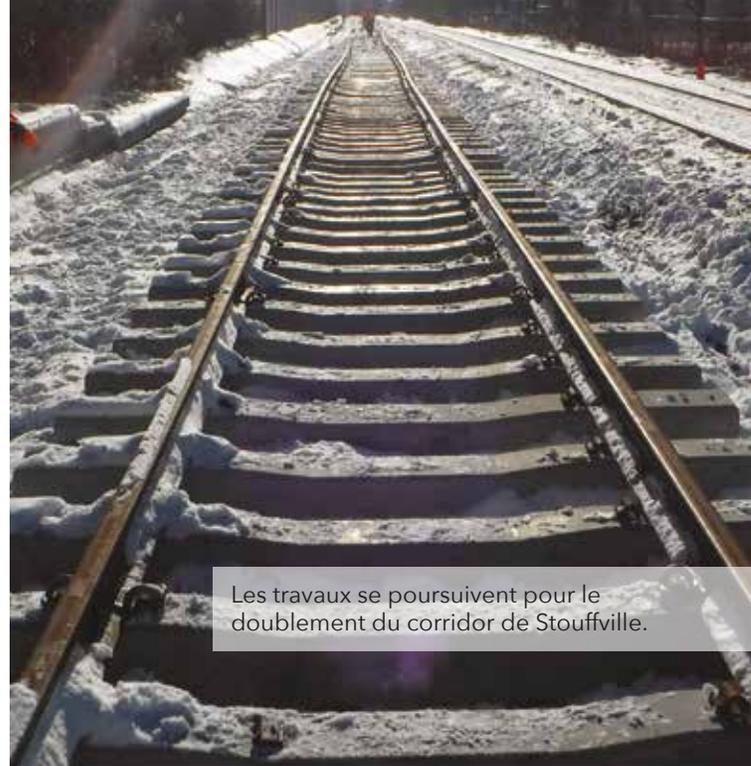
- Les installations de remisage d'Allandale et de Bradford, ainsi que la voie de contournement entre Steeles Avenue et la gare de Rutherford ont été terminées en décembre. Ces nouvelles voies étaient nécessaires afin de faciliter la mise en place d'un futur service bidirectionnel en semaine, toute la journée, toutes les heures, sur le corridor de Barrie.
- La demande de propositions relatives au croisement de Davenport a été publiée en février et le contrat d'art intégré du croisement de Davenport a été octroyé à l'artiste Alex McLeod de Toronto en mars.
- Les plans sont en cours pour les nouvelles gares GO d'Innisfil, Mulock, Kirby, Bloor-Lansdowne et Spadina suivant l'approbation de l'évaluation environnementale de l'expansion du corridor ferroviaire de Barrie en octobre 2017.
- Une demande de propositions a été publiée pour des améliorations à la gare GO de Rutherford en novembre 2017, y compris un nouveau parc de stationnement à étage et un saut-de-mouton à Rutherford Road.
- Le projet d'élargissement du pont de Dufferin a été achevé en juin 2017.

### Corridor de Kitchener

- La clôture des comptes relative au projet de conception-construction-financement du tunnel de l'autoroute 401 est survenue en décembre.
- La collaboration continue entre Metrolinx et la Région de Waterloo pour la conception du centre de mobilité de Kitchener, ainsi qu'avec la Ville de Brampton et l'Université Ryerson pour le réaménagement de la gare de Brampton.
- La conception préliminaire des gares Smart Track de Liberty Village et de St. Clair-Old Weston est commencée.
- Une quatrième voie est en cours d'installation entre Nickle Street et l'autoroute 427.
- Le lien communautaire *100 Step Bridge* à Guelph a ouvert ses portes.
- Au cours de la dernière année, de vastes consultations ont été menées auprès de la communauté concernant l'expansion du corridor de Kitchener et les améliorations qui seront apportées au West Toronto Railpath par conséquent. La conception détaillée a atteint 50 pour cent et Metrolinx va continuer de travailler de concert avec la communauté au fur et à mesure que la conception progresse.

### Corridors de Richmond Hill et de Stouffville

- En mai 2017, un bureau communautaire pour l'expansion de GO a été ouvert dans la communauté d'Agincourt.
- Les travaux se poursuivent à la nouvelle gare GO de Bloomington.
- La construction d'une gare temporaire à la gare GO d'Oriole est presque terminée. La conception en vue du déménagement permanent à la station Leslie Street de la TTC a débuté.
- La conception de la nouvelle gare GO de Lincolnville a commencé.
- Les travaux se poursuivent pour le doublement des voies du corridor de Stouffville, qui comprennent l'installation de murs antibruit, les travaux de soutien de génie civil et les travaux de signalisation, ainsi qu'un saut-de-mouton aux gares de Stouffville et à Steeles Avenue.



Les travaux se poursuivent pour le doublement du corridor de Stouffville.

### Corridor de Lakeshore East

- L'ÉE pour l'expansion du corridor ferroviaire entre les gares GO de Don River et de Scarborough a été approuvée par la ministre de l'Environnement et du Changement climatique en novembre. Nous avons amorcé un processus d'approvisionnement pour les travaux de modernisation de l'infrastructure requis aux sections est, centrale et ouest du corridor afin de soutenir l'augmentation des services qui accompagnera notre programme d'expansion de GO.
- Le nouveau tunnel est à la gare GO de Guildwood a été ouvert en décembre.
- Plus tôt cette année, les travaux ont repris afin de mettre la touche finale au pont piétonnier de Pickering. Les travaux devraient être achevés à l'automne 2018.
- La majorité des travaux de construction ont été achevés au nouveau centre de maintenance ferroviaire de Whitby en mars 2018.
- La nouvelle gare GO/VIA d'Oshawa est entrée en service en octobre.
- Le progrès se poursuit sur le projet de prolongement de Bowmanville, les plans conceptuels des quatre gares sont terminés. Les travaux de construction préliminaires ont commencé au printemps 2018 sur deux nouveaux emplacements de parcs-o-bus d'autobus de GO de Ritson Road à Oshawa et Courtice Road à Clarington.

### Corridor de Lakeshore West

- L'installation de remisage de Lewis Road est devenue fonctionnelle en avril 2017.
- Le projet de déménagement de la gare de Burlington est presque terminé.
- Les travaux de construction ont commencé à la future gare GO Confederation à Stoney Creek.
- Les demandes de qualification pour les travaux d'amélioration de Lakeshore West ainsi que pour les services d'ingénierie pour appuyer le projet d'expansion de Niagara ont été publiées en décembre 2017.
- Le CN poursuit la construction d'une troisième voie entre le poste de triage de Hamilton existant et le canal Desjardins; ce projet s'inscrit dans le programme d'expansion du système ferroviaire à Hamilton.
- L'évaluation environnementale du saut-de-mouton de Burloak Drive a été terminée.

### Corridor de Milton

- L'étude sur la capacité du corridor de Milton s'est achevée, après une prolongation permettant d'inclure un scénario et des répercussions potentielles de la présence de trains express. La planification de la conception, de la construction et du financement pour le corridor a débuté.

- Un contrat a été octroyé pour le centre de mobilité de Kipling, un projet qui intégrera une station de métro de la TTC, le Service régional express de GO, ainsi que les services d'autobus local et régional en un même centre de mobilité.
- Nous avons remplacé les voies le long de la subdivision de Galt inférieur et nous achèverons le projet l'an prochain.

### Électrification

Le processus d'évaluation du projet d'électrification du transport en commun a été achevé en décembre 2017 et nous avons reçu l'approbation pour ce projet.

Après plus de deux années d'études et 32 réunions publiques où les résidents ont participé à la conception d'un système d'alimentation en énergie de traction et à la détermination de l'incidence du système de ligne de contact à suspension caténaire, Metrolinx a publié un avis d'achèvement concernant l'ÉE du programme d'électrification en octobre. Il s'agit de la plus importante évaluation du genre dans toute l'histoire du transport en commun en Ontario.

## PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE

### TLR de Finch West

- En mai 2017, on a annoncé que Alstom Canada serait le nouveau fournisseur et construirait 18 véhicules légers sur rail pour le TLR de Finch West.
- Le TLR de Finch West a ouvert un bureau communautaire en décembre, ce qui a permis au projet d'avoir une présence locale et de servir de centre de mobilité pour offrir un accès à l'information sur place aux résidents, aux commerces, aux organisations communautaires et autres.
- Les premiers travaux préparatoires sont en cours et Enbridge Gas Distribution poursuit le déplacement des conduites de gaz naturel le long du trajet du TLR.

### TLR de Hamilton

- Un addenda au rapport environnemental sur le projet de TLR de Hamilton a été présenté en mai 2017 au ministère de l'Environnement et des changements climatiques, visant l'ajout d'un nouveau prolongement de 3 km jusqu'à la station Eastgate de Stoney Creek.

- Le conseil municipal de Hamilton a adopté une motion pour la mise en œuvre du modèle d'exécution de projet conception-construction-financement-exploitation-entretien pour le TLR de Hamilton.
- Des études des services enfouis, des études environnementales et des études géotechniques ont été réalisées le long du corridor de 14 km en vue des importants travaux de construction débutant à la fin de 2019.

### TLR d'Hurontario

- Trois équipes ont été retenues pour concevoir, bâtir, financer, exploiter et entretenir le projet de transport léger sur rail (TLR) Hurontario.
- Les protocoles d'entente entre la Ville de Mississauga, la Ville de Brampton et la Région de Peel ont été ratifiés, ce qui permet la négociation des ententes-cadres et des autres ententes nécessaires pour faire avancer le projet. Un protocole d'entente distinct a été ratifié avec le ministère des Transports pour exposer les éléments plus détaillés, dont les coûts et les responsabilités.

- Le processus d'acquisition de la première vague de propriétés avance. L'expropriation des propriétés a commencé en janvier afin d'assurer l'acquisition des propriétés au moment opportun; le personnel continue toutefois de travailler avec les propriétaires en vue de conclure des ententes à l'amiable.

**« Quand les gens vont commencer à fréquenter la station de Mount Dennis, ils voudront habiter près d'ici et les commerces voudront être présents... Mount Dennis est un endroit où l'on peut s'enraciner et apprécier ce qui deviendra un quartier dynamique et en expansion. On est au tout début alors ça ne peut que s'améliorer! »**

*Cassandra Nicolaou, propriétaire et exploitante de Supercoffee à Mount Dennis, parle de son commerce et la future gare de Mount Dennis, faisant partie du futur TLR d'Eglinton Crosstown.*

### TLR d'Eglinton Crosstown

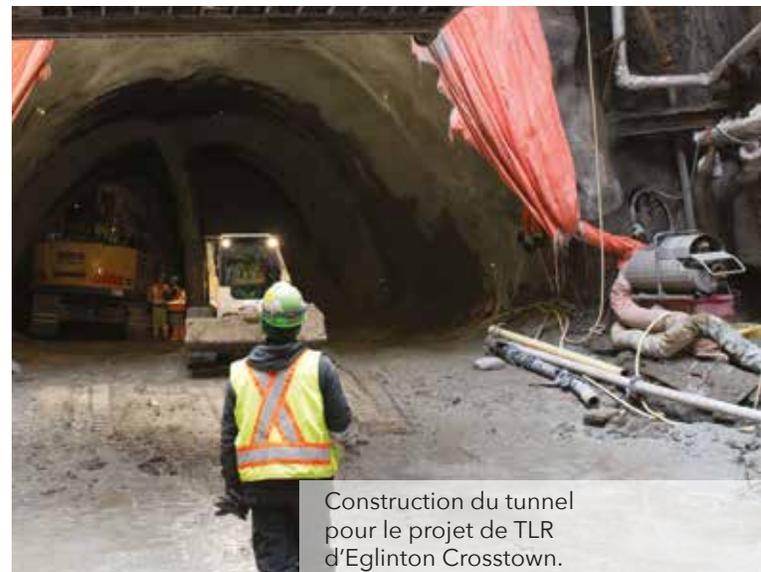
- Metrolinx a négocié un nouveau contrat amélioré avec Bombardier Transport qui incite cette dernière à produire des véhicules légers sur rail destinés au TLR de Crosstown de bonne qualité et en temps opportun.
- Les travaux de construction de 15 gares sont en cours et le déplacement des services publics, la préparation de l'excavation, ainsi que les travaux d'excavation avancent bien.
- L'édifice Kodak actuel, à la gare de Mount Dennis, qui formera la principale zone de correspondance entre le TLR d'Eglinton, les autobus de la TTC, les trains de GO et UP Express, a été déplacé à son emplacement final sur le site. Les voies de GO et du CP ont été déplacées.
- Le coulage de 40 000 mètres cubes de béton dans le tunnel actuel est achevé, ce qui jette les bases des futures voies du TLR qui circuleront sous terre sur une distance de 10 km.
- Les travaux préliminaires sont en cours dans la portion au niveau du sol du trajet à l'est de Brentcliffe Road en vue de l'élargissement de la route et de la construction de la voie surélevée à venir.

### Service d'autobus rapides (SAR)

- En ce qui concerne le SAR vivaNext de Yonge Street, de Richmond Hill à Newmarket, la conception finale et les analyses sur le terrain sont en cours et le déplacement des services publics se poursuit sur les trois portions de la ligne. Les travaux d'élargissement de la route ont commencé cette année.
- Pour ce qui est du SAR vivaNext sur l'autoroute 7, de Vaughan à Richmond Hill, les travaux d'élargissement du pont de l'autoroute 400 se poursuivent. Les travaux de déplacement des services publics avancent; les travaux d'installation de l'égout pluvial et les travaux routiers ont commencé sur des portions de la ligne.
- La station Metropolitan Centre de Vaughan du SAR vivaNext a ouvert en même temps que le prolongement de la ligne de métro Toronto-York Spadina en décembre 2017;
- La fin des travaux de la ligne de Mississauga Transitway a été soulignée de façon officielle le 18 décembre. Nous prévoyons que de 500 à 600 autobus s'arrêteront au centre de transport en commun de la station d'autobus de Renforth chaque jour, servant environ 10 000 navetteurs.

### Infrastructures d'autobus de GO

- La construction de l'installation d'entretien et de remisage de la station d'autobus de Kitchener s'est achevée en mars. L'installation de 5 000 mètres carrés remplira des fonctions de soutien opérationnel pour des autobus de GO en service dans la région de l'ouest couvrant Kitchener et les environs.
- Dans le cadre du prolongement de la ligne de métro Toronto-York-Spadina, la station d'autobus GO 407 a ouvert le 30 décembre 2017 et offre une correspondance directe avec la station de métro de l'autoroute 407.



Construction du tunnel pour le projet de TLR d'Eglinton Crosstown.

# FAITS SAILLANTS DU PLAN DE TRANSPORT RÉGIONAL POUR 2041



Au cours des trois dernières années, Metrolinx a collaboré avec des partenaires municipaux de toute la région pour réaliser la révision ainsi que la mise à jour du Plan de transport régional de 2008, dix ans après sa publication. La RGTH se dotera d'un réseau de transport durable harmonisé à l'aménagement du territoire, et qui favorise des communautés en santé et complètes. Le réseau offrira aux passagers des liaisons sécuritaires, pratiques et fiables tout en favorisant une qualité de vie élevée, une économie prospère et concurrentielle ainsi que la protection de l'environnement.



Grâce aux consultations publiques menées à l'automne 2017, de nombreux commentaires du public, des principaux groupes d'intervenants, des conseils municipaux ainsi que du personnel et des ministères provinciaux ont été recueillis. En mars, la version finale du PTR préliminaire 2041 a été présentée au Conseil d'administration de Metrolinx qui l'a approuvée.



Le Plan de transport régional 2041 contient la vision partagée, les stratégies et les objectifs, relatifs au réseau de transport de la région, ainsi que les mesures qui seront entreprises d'ici 2041. Le document de discussion « Réalisation » établit les considérations, les principes et les possibilités d'analyse et d'engagement visant la réalisation du PTR 2041.



Le personnel de Metrolinx discute avec des participants à l'assemblée publique Demandez à Metrolinx.

# EN PERSPECTIVE

## Ligne d'allègement

- Les employés de Metrolinx, de la Ville de Toronto et de la TTC ont établi un comité conjoint de gestion pour le projet de la ligne d'allègement, lequel supervisera et fera progresser la planification de la ligne d'allègement en deux tronçons : La ligne d'allègement sud, qui reliera la ligne de métro de Yonge-University (ligne 1) au centre-ville à la station Pape de la ligne de métro de Bloor-Danforth (ligne 2); et la ligne d'allègement nord, qui prolongera le service de transport en commun rapide au nord de la station Pape – dans le but de permettre une correspondance avec le transport en commun actuel et futur transport en commun rapide, comme la ligne 5 d'Eglinton et la ligne 4 de Sheppard.
- Les partenaires ont aussi entrepris l'évaluation du projet de ligne d'allègement nord. Les travaux de planification en sont aux premières étapes, y compris un échéancier d'analyse d'emplacement, de tracé et de technologie des transports en commun, ainsi que le plan de consultation connexe.
- Un site Web exclusif à la ligne d'allègement nord a été lancé en mars 2018 dans le cadre de la campagne de sensibilisation en vue de la consultation publique prévue pour le printemps 2018. La ligne d'allègement sud

est sur la bonne voie pour aller de l'avant avec l'évaluation environnementale et la poursuite des travaux de conception et d'ingénierie au printemps 2018.

## Prolongement de la ligne de métro de Yonge

- Metrolinx, la Ville de Toronto, la TTC et la municipalité régionale de York ont mis sur pied un groupe de travail de la direction, lequel favorise une approche de gestion de projets à la conception et à l'ingénierie.
- La TTC dirigera les travaux de conception et d'ingénierie, en étroite collaboration avec la région de York et Metrolinx.

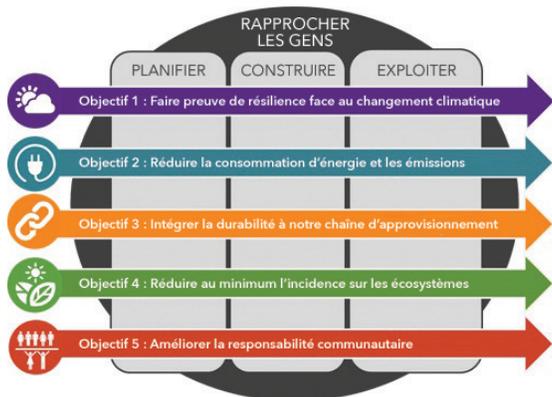
## SmartTrack

- Les vérifications diligentes et les études environnementales sont en cours alors que la planification des nouvelles gares et les rénovations des gares existantes se poursuivent.
- La première série de consultations publiques sur les nouvelles gares a eu lieu.
- Les dessins conceptuels initiaux sont terminés pour l'ensemble des 12 nouvelles gares et passent maintenant à l'étape de la conception détaillée.



# UN ENGAGEMENT À L'ÉGARD DE LA DURABILITÉ

Metrolinx s'engage à intégrer la durabilité à sa façon de planifier, de concevoir, de bâtir, d'exploiter et d'entretenir ses services de transports. Même s'il s'agit d'un défi énorme, nous finissons par trouver des solutions une étape, une décision à la fois. Metrolinx a mis en œuvre plusieurs petites et grandes initiatives pour nous rapprocher de nos objectifs.



Par exemple :

## Préparation en vue des conditions climatiques extrêmes.

La fréquence et la gravité des conditions climatiques extrêmes devraient continuer d'augmenter c'est pourquoi Metrolinx se prépare à faire face aux répercussions qu'elles auront sur son organisation. Les prévisions pour la RGTH comprennent l'augmentation des températures, l'intensification des précipitations, ainsi que de plus en plus de tempêtes fortes, de vents violents et de verglas. Nous adaptons nos activités afin de nous assurer d'offrir un service sécuritaire et sans interruption.

En septembre 2017, Metrolinx a publié *Planning for resiliency: Toward a Corporate Climate Adaptation Plan*. (Planification de la résilience : vers un plan d'adaptation aux changements climatiques pour les entreprises.) Ce rapport explique pourquoi les conditions climatiques extrêmes sont pertinentes pour Metrolinx, donne un aperçu des réactions possibles, examine les efforts déployés par Metrolinx jusqu'à ce jour et propose les principaux domaines prioritaires pour l'avenir. Metrolinx prévoit de faire face aux conditions climatiques extrêmes en faisant appel à une approche comportant quatre volets principaux :

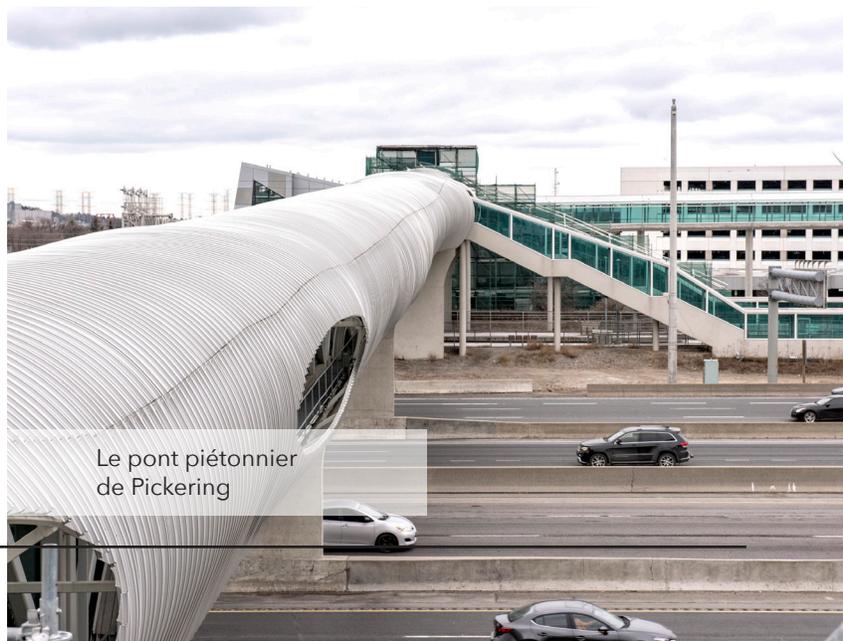
1. Sensibilisation, information et communication.
2. Évaluation de la vulnérabilité, des risques et des possibilités.
3. Accroissement de la résilience dans l'ensemble de l'entreprise.
4. Surveillance et gestion adaptative.

## Recyclage d'uniformes

En 2016, Metrolinx a modifié les uniformes de GO pour la première fois en 15 ans. Le programme de recyclage associé a permis de détourner plus de 16 000 lb de textiles des sites d'enfouissement. Quand les nouveaux concepts d'uniformes d'UP Express ont été publiés en 2017, Metrolinx a ramené le programme de recyclage d'uniformes, ce qui a permis de donner 1 280 articles sans marque à la banque de vêtements Oasis et 1 922 articles portant une marque au Réseau CFER, un organisme social qui engage et forme des jeunes à risque. En donnant les vieux uniformes, nous avons contribué à réduire les déchets envoyés aux sites d'enfouissement et appuyé des organisations qui ont des effets positifs sur nos communautés.

## Centre de maintenance ferroviaire de Whitby

Tandis que le nouveau centre de maintenance ferroviaire de Whitby augmentera la fréquence et la vitesse du service ferroviaire de GO dans la région de Durham et dans l'ensemble du réseau, la construction de la nouvelle installation ultramoderne d'une superficie de 46 450 mètres carrés est en cours afin de permettre l'obtention de la certification LEED Or (Leadership in Energy and Environmental Design). Le toit sera construit à l'aide de matériaux hautement réfléchissants afin de diminuer l'absorption de chaleur et un système de cueillette et de recyclage de l'eau de pluie fournira l'eau qui servira au nettoyage des gares et au rinçage des appareils. L'installation comprendra aussi des espaces verts et un bassin de retenue pour réduire toute répercussion sur le système municipal de gestion des eaux pluviales.





### Nouvelles locomotives GO de niveau 4

Metrolinx convertit ses trains à la technologie la plus écologique sur le marché en ce qui concerne les émissions – le moteur à base de courant alternatif de niveau 4 et recevra la première de 16 locomotives prévues en mars. La technologie de niveau 4 réduit les émissions de particules de diesel d'environ 85 % ainsi que les émissions d'oxyde d'azote de 75 %, comparativement aux moteurs de niveau 2. Ces derniers font aussi appel à la traction à base de courant alternatif plutôt que la traction par courant continu, ce qui permet des accélérations plus rapides et non seulement réduit les exigences en matière d'entretien, mais améliore aussi la fiabilité. Toutes les locomotives d'UP Express sont de niveau 4.



## DISPOSITIFS D'ÉNERGIE RENOUVELABLE



La toute nouvelle installation à panneaux solaires de Metrolinx située sur la structure du stationnement de la gare GO de Clarkson est entrée en activité en novembre dernier. En date de janvier, le système de 288 kW avait déjà réduit les émissions de CO<sub>2</sub> de 2,4 tonnes et fait économiser pas moins de 5 000 \$ en coûts d'électricité.

### Viser l'excellence de conception

En février 2018, la nouvelle division de l'excellence de conception de Metrolinx a été établie afin de permettre l'intégration non seulement de la conception physique par l'intermédiaire de l'architecture (structure), d'architecture paysagère, de conception urbaine, d'orientation et d'art intégré, mais aussi d'intégrer les principes de conception durable, universelle, industrielle et intérieure. La nouvelle division collabore avec le groupe Projets d'immobilisations, ainsi que les équipes d'Expérience client et de marketing et exploitation afin d'élaborer ensemble une approche commune cohérente qui favorise l'atteinte des buts et des objectifs de Metrolinx et d'améliorer l'expérience client à toutes les étapes des projets, de la conception à l'administration des contrats.

Metrolinx définit la forme et la qualité de l'espace public qui entoure l'infrastructure du transport en commun régional et la mise en place d'un programme d'art intégré de grande qualité constitue une part importante de cette transformation.

Le programme d'art intégré du TLR d'Eglinton Crosstown a officiellement été présenté en janvier dans un espace d'exposition ponctuel de le Centre des sciences de l'Ontario. La réaction du public et des médias sur les huit projets d'art exposés a été extraordinairement favorable.

En février, un investissement de 4 M\$ en art pour la communauté de Davenport a représenté une autre étape importante dans le rehaussement de l'environnement public de Toronto. Metrolinx a annoncé avoir sélectionné une spectaculaire œuvre d'art de l'artiste torontois Alex McLeod qui deviendra la plus grande œuvre d'art public intégrée commandée à ce jour. L'œuvre, intitulée Secret Park Gate, s'étendra sur les 1,4 km de longueur de la nouvelle voie ferroviaire surélevée à Toronto et se situera aux abords du corridor ferroviaire de GO de Barrie, près de l'avenue Lansdowne, entre les rues Bloor et Dupont. Une fois l'œuvre terminée, il s'agira de la plus grande image numériquement imprimée du monde. Les résidents des quartiers avoisinants ont participé à la sélection de l'œuvre.

# 8 EXPÉRIENCE CLIENT

## Donner la priorité aux clients

L'engagement de Metrolinx à l'égard de l'expérience client vise à offrir des paiements faciles et des tarifs harmonisés; ainsi que des déplacements en tout confort, pratiques et fluides qui vous mènent là où vous le souhaitez – même si vous traversez plusieurs frontières régionales pour vous y rendre. Cela signifie qu'il faut faire appel à des partenariats avec des détaillants qui offrent une valeur ajoutée au quotidien, ou des renseignements faciles à comprendre pour vous aider à planifier vos déplacements.

Essentiellement, cet engagement est porté par des employés exceptionnels qui sont habilités à apporter un changement positif à votre trajet.

3x



### PRESTO

Le nombre d'utilisateurs de PRESTO en 2017 représente presque le triple de ce qu'il était il y a cinq ans et plus d'un million de cartes PRESTO sont présentées chaque jour, si bien que Metrolinx continue de faire progresser le programme PRESTO dans toute la région en concentrant ses efforts afin d'offrir une expérience client exceptionnelle.

### Offrir PRESTO aux clients de la TTC

En 2017-2018, offrir les fonctionnalités et les appareils essentiels et à valeur ajoutée de PRESTO au réseau de la TTC était une priorité pour Metrolinx. L'utilisation de PRESTO dans le réseau de la TTC a atteint 23,3 % depuis mars 2018 et la TTC est maintenant la société de transport en commun qui affiche le plus d'embarquements par mois.



**12,6 millions** d'embarquements PRESTO dans le réseau de la TTC en mars (GO Transit est le suivant avec environ 5,4 millions pour le même mois)

En décembre, le prolongement de la ligne de métro Toronto-York Spadina équipé de nouveaux postes de péage PRESTO, de distributrices de titres de transport et de nouvelles bornes de recharge libre-service améliorées, offrant la meilleure expérience client possible aux utilisateurs de PRESTO dans ces six nouvelles stations de la TTC.

Metrolinx continue de déployer les distributrices de titres de transport aux autres stations de métro, permettant ainsi aux clients de se procurer une carte PRESTO en payant comptant, par carte de crédit ou débit, de charger des fonds ou un laissez-passer mensuel sur leur carte et de vérifier le solde d'une carte ou l'historique des transactions.

De plus, chaque station de métro de la TTC est équipée de la nouvelle génération de bornes de recharge libre-service, ce qui permet aux clients d'ajouter des fonds à leurs cartes pour une utilisation immédiate.

Récemment, Metrolinx a terminé les travaux de génie civil visant à préparer les stations restantes de la TTC à l'arrivée des postes de péage PRESTO de la TTC.

Metrolinx met constamment à jour son système PRESTO afin de rehausser l'expérience client et de protéger les renseignements des clients.



Tickets  
Billets  
&  
PRESTO



PRESTO

Depuis l'an dernier, Metrolinx a lancé des laissez-passer périodiques (p. ex. laissez-passer mensuels), le programme de renouvellement automatique des laissez-passer périodiques, ainsi que le programme de laissez-passer de 12 mois à rabais pour les clients de la TTC. De plus, le programme de laissez-passer Fair lancé avec PRESTO en avril offre des rabais sur les tarifs des allers simples ou les laissez-passer mensuels aux clients admissibles.

### Amélioration de PRESTO sur l'ensemble du réseau

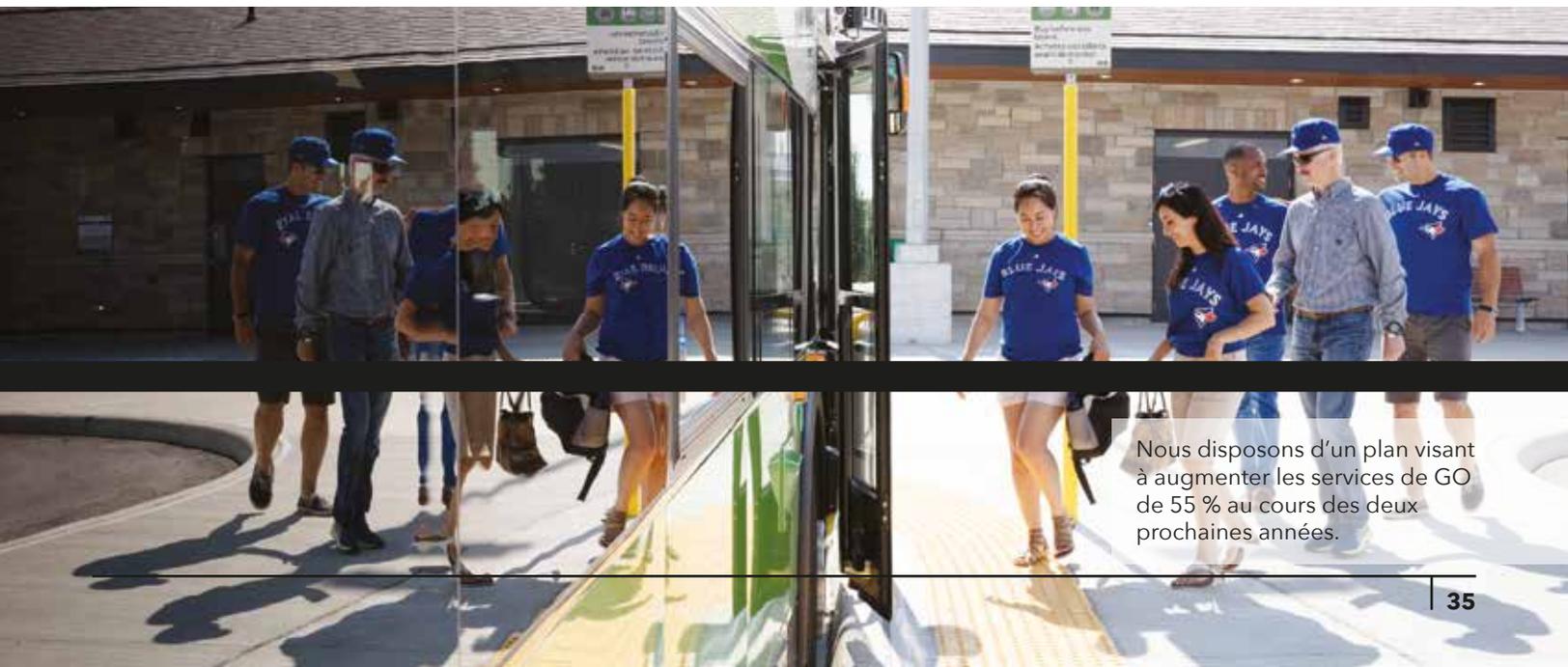
Metrolinx continue l'expansion du programme de bons PRESTO – qui offre aux sociétés de transport et aux organisations en tierce partie des options automatisées et flexibles pour ajouter des fonds, des laissez-passer et des rabais aux cartes PRESTO des clients. Avant l'activation des bons, le personnel a travaillé en vue de livrer plus de 27 000 cartes PRESTO à temps pour le trimestre d'automne 2017 aux universités McMaster et Redeemer. Un rabais postsecondaire pouvant être utilisé sur la Hamilton Street Railway était préchargé sur les cartes.

Puisqu'environ 8 % de tous les embarquements PRESTO chaque mois consistent en des correspondances entre les sociétés (plusieurs ayant lieu entre la TTC et GO Transit), le programme de rabais sur les tarifs doubles lancé en janvier pour les clients de PRESTO utilisant les services de la TTC et de GO Transit/UP Express a été accueilli chaleureusement. Pour les clients PRESTO qui combinent leurs déplacements à bord de la TTC avec l'une ou l'autre de ces sociétés de transport, le tarif de la TTC n'est maintenant que de 1,50 \$. Grâce à la mise en œuvre de ce nouveau programme au sein de la TTC, toutes les sociétés de transports locales de la RGTH bénéficient maintenant d'un programme de rabais pour les clients qui effectuent une correspondance vers GO Transit à l'aide de PRESTO.

PRESTO a lancé un projet pilote de service à la clientèle au moyen de séances de clavardage en octobre – le premier du genre au monde pour les systèmes de cartes à puce. Le projet pilote de clavardage a connu beaucoup de succès, avec plus de 42 000 demandes par l'intermédiaire de l'assistant virtuel et des agents de clavardage en direct depuis le 31 mars. Depuis, PRESTO a constaté une baisse notable de la quantité de demandes par courriel envoyées par l'intermédiaire du formulaire Web de PRESTO.



Le partenariat de Metrolinx avec le détaillant Loblaws qui permet de vendre et de charger les cartes PRESTO dans les magasins Shoppers Drug Mart et certains magasins de la bannière Loblaws continue de prendre de l'expansion et s'est étendu à 129 magasins à la fin de l'exercice financier. Depuis mars 2018, nos partenaires de Shoppers Drug Mart ont vendu plus de 95 000 cartes PRESTO et nos partenaires dans les 60 kiosques Gateway Newstands ont vendu plus de 216 700 cartes PRESTO préchargées pour adultes et personnes âgées.



Nous disposons d'un plan visant à augmenter les services de GO de 55 % au cours des deux prochaines années.

# Exploration des options pour remédier aux barrières tarifaires

En janvier 2018, les clients de PRESTO ont commencé à profiter d'un rabais lorsqu'ils utilisent leur carte PRESTO pour des déplacements combinant la TTC et soit GO Transit ou UP Express. Ces clients paient maintenant 1,50 \$ pour la partie de leur déplacement effectuée avec la TTC lorsqu'ils effectuent une correspondance à l'intérieur de la période d'admissibilité. Toutes les sociétés de transport locales de la RGTH ont maintenant mis en place un programme de rabais pour les clients qui effectuent une correspondance vers GO Transit.

Depuis le lancement en janvier et jusqu'à mars 2018, les correspondances entre GO/UP et la TTC effectuées au moyen du portefeuille électronique ont augmenté de plus de 20 % qu'à la même période l'an dernier. Une campagne de sensibilisation au rabais sur le double tarif est en cours et un calculateur de tarif a été ajouté dans [Triplinx.ca](http://Triplinx.ca), permettant aux clients de planifier en temps et en coût la portion de leurs déplacements multimodaux en transport en commun.

Les travaux se poursuivent pour remédier aux barrières tarifaires, notamment les tarifs de base de GO, le double tarif TTC-905 ainsi que l'harmonisation de la politique tarifaire. Dès le début de 2018, l'équipe d'intégration des tarifs de la RGTH a mis sur pied deux groupes de travail composés de membres de sociétés de transport municipal et de Metrolinx. Le premier se penchera sur l'harmonisation de la politique tarifaire, et le second se concentrera sur la barrière du double tarif TTC-905.

Des travaux sont en cours pour soutenir le transfert à venir de la TTC depuis un système de correspondance sur une base directionnelle à un système de correspondance sur deux heures. Les correspondances sur deux heures signifient que les clients PRESTO acquitteront un tarif de la TTC, mais pourront embarquer et débarquer et voyager dans n'importe laquelle direction dans les deux heures suivant la présentation initiale du titre de transport. Une mise à l'essai est prévue pendant le printemps, et le transfert entrera en vigueur pour les clients à l'été 2018.

De nouvelles ententes PRESTO de 10 ans avec des sociétés de transport participantes ont été finalisées et sont entrées en vigueur en janvier 2018.

PRESTO est désormais disponible dans plus de véhicules de transport en commun adapté dans la région. Au printemps, le transport en commun d'Oakville a travaillé de concert avec Metrolinx pour installer deux appareils de paiement des tarifs PRESTO à bord des véhicules, ce qui permet à l'exploitant de services de transport adapté à accepter directement le paiement des passagers lors de l'embarquement. Au-delà d'Oakville, le service PRESTO est aussi offert à bord du transport adapté à Toronto, dans la région de York et de Durham, ainsi qu'à Burlington.

La modernisation des distributeurs de billets de GO Transit visant à les doter de fonctionnalités PRESTO est presque terminée si bien que 179 appareils ont été modernisés depuis le 31 mars. Tous les appareils

modernisés comportent maintenant des options de chargement et de requête et un certain nombre d'entre eux pourront aussi distribuer des cartes. Le projet prévoit la modernisation d'un total de 218 appareils, ce qui offre aux clients une autre façon de charger leurs cartes PRESTO.

Metrolinx met constamment à jour son système PRESTO afin de rehausser l'expérience client et de protéger les renseignements des clients. Au cours de la dernière année, ces mises à jour ont permis d'améliorer les possibilités pour les clients sur le site Web de PRESTO et d'offrir un système de réponse vocale interactive au centre d'appels, ainsi que de nouvelles caractéristiques de sécurité sur le site Web de PRESTO, notamment des questions de sécurité supplémentaires pour le compte et la certification de l'adresse électronique et la possibilité de se connecter aux comptes grâce à une adresse électronique.

## Investissement dans PRESTO

PRESTO est entièrement déployé dans 11 sociétés de transport de la RGTH et dans la région d'Ottawa. L'investissement initial en immobilisations pour PRESTO, depuis la création du projet en 2002 jusqu'au 31 mars 2018 représente 1 milliard de dollars. Une somme additionnelle de 0,2 milliard de dollars sera dépensée au cours des trois prochaines années, afin de couvrir divers éléments propres aux différentes sociétés de transports et à l'ensemble du réseau qui comprennent, mais sans s'y limiter, le lancement en août 2018 de la correspondance en fonction de l'heure de la TTC, l'application mobile de PRESTO, le déploiement de billets PRESTO jetables de la TTC, le remplacement de l'équipement du système de paiement de GO et de la région 905 à la fin de son cycle de vie ainsi que l'équipement d'inspection et le déploiement du programme de certification et de services gérés pour la région du 905. Ceci porte l'investissement total prévu pour établir et augmenter les services de PRESTO depuis les débuts en 2002 jusqu'en 2021 à 1,2 milliard de dollars. Ce qui représente un investissement en immobilisations comparable aux investissements en matière de système tarifaire électronique effectués dans des villes de classe internationale comparables. Il est difficile de comparer les coûts en détail pour l'ensemble des systèmes de paiement en raison des différences de complexité, de maturité de la technologie au moment de la création et des taux de change.

Aujourd'hui, le système PRESTO traite des transactions d'une valeur de 3,6 millions de dollars par jour et soutient une moyenne de 1,1 million de passagers chaque jour de la semaine, ce qui devrait tripler d'ici à la fin de 2019. Le système unifie les nombreux règlements et politiques tarifaires complexes associés à chaque société de transport participante et ainsi, l'investissement à ce jour comprend les activités :

- L'élaboration du système central de PRESTO dès 2005, ainsi que le déploiement des logiciels et de l'infrastructure d'équipement reliés visant à soutenir le tarif selon la distance de GO Transit, ainsi que le tarif unique et le tarif par zone dans sept sociétés de transport municipales de la région du 905.
- L'expansion ultérieure à OC Transpo à Ottawa en 2012, qui comprenait de nouveaux équipements, l'intégration avec la STO de Gatineau et l'ajout de la fonctionnalité de laissez-passer mensuel.
- L'ajout d'UP Express en 2015 et sa nouvelle structure tarifaire visant à lutter contre la fraude.

- L'ajout de la TTC au réseau, qui a nécessité l'installation d'équipement de paiement de billets en 2016 dans les stations et les autobus, les tramways et les véhicules Wheel-Trans, ainsi que la prestation de fonctionnalités propres à la TTC comme les directions de correspondance, les nouveaux tramways munis d'équipement sur mesure pour traiter les paiements qui ne sont pas réalisés à l'aide de PRESTO, les nouvelles distributrices de vente et de chargement de cartes PRESTO, et les fonctionnalités de tarif intégré de GO/UP/TTC.
- Les mises à jour du système, les améliorations et l'expansion de la capacité pour permettre de quintupler le nombre d'utilisateurs de PRESTO comme prévu, particulièrement après l'ajout de la TTC
- La mise en place des autres fonctionnalités et les remplacements d'équipement afin de remplir les engagements initiaux à l'égard de GO Transit/UP Express, les sociétés de transport de la région du 905 et OC Transpo négociés par l'intermédiaire des nouveaux contrats de 10 ans, qui comprennent le soutien des véhicules de transport adapté et l'élaboration d'un réseau de détaillants pour appuyer les ventes PRESTO.

Dans ses coûts d'exploitation en 2017-2018, PRESTO a dépensé 42 M\$ sur le maintien en bon état du matériel pour s'assurer que les immobilisations et le système PRESTO demeurent en bonne condition. Cela comprend le maintien de la fiabilité continue du système, y compris les essais sur le rendement et la vérification des appareils, le rehaussement de l'expérience client par l'intermédiaire de mises à jour du site Web et d'améliorations des services numériques, le programme d'amélioration des appareils ainsi que l'harmonisation avec les pratiques exemplaires et les exigences de conformité dans le transport en commun et l'industrie des cartes de paiement telles que la Norme de sécurité de l'industrie des cartes de paiement et la Norme canadienne de missions de certification 3416.

## GO Transit

Au cours de la dernière année, le nombre de trajets de train hebdomadaires des services GO a augmenté de 217 trajets, pour atteindre un total de 1 916, ce qui représente une augmentation de 13 %. Nous avons mis en place un plan pour augmenter davantage nos services de 55 % au cours des deux prochaines années.

La ligne de Barrie a inauguré le service de train de GO toute la journée, sept jours sur sept, augmentant le nombre de trajets de train offerts de 95 %. Pendant ce temps, le nombre de trajets hebdomadaire de la ligne GO de Stouffville a doublé, passant de 85 à 170 trajets hebdomadaires.

Les trajets hebdomadaires d'autobus GO sont restés relativement constants, atteignant 14 000 trajets hebdomadaires. Le tracé de certains parcours a été modifié afin d'offrir de nouvelles liaisons de GO (par exemple, le long du Mississauga Transitway, à la station de Dixie Transitway et aux abords du corridor de l'autoroute 407).

Au total, 56,5 millions de clients sont montés à bord des trains de GO l'an dernier et 16,7 millions à bord des autobus.

## Résultats de 2017-2018 de la Charte du client de GO

	Mesure de la Charte du client de GO	Objectif		2017-2018 Exercice financier	2016-2017 Exercice financier
Respect de l'horaire	94 % des trains respecteront leur horaire, à cinq minutes près.	94 %	✓	95 %	95 %
	94 % des autobus respecteront leur horaire, à 15 minutes près.	94 %	✓	94 %	95 %
Sécurité	Nous recevrons au plus 30 plaintes concernant la sécurité pour un million d'embarquements.	30	✓	28	32
Vous tenir au courant	Notre sondage sur la satisfaction de la clientèle indiquera un taux de satisfaction de 77 % en ce qui concerne la communication dans le système GO Transit.	77 %	PAS ENCORE ATTEINT	71 %	65 %
	Nous recevrons au plus 30 plaintes concernant la communication de l'état du service pour un million d'embarquements.	30	✓	16	25
Service agréable	Nous recevrons au plus 30 plaintes en ce qui concerne le confort à bord des trains et des autobus et dans les stations pour un million d'embarquements.	30	✓	28	41
Aide	Nous veillerons à ce qu'au moins 85 % des plaintes ou des problèmes rapportés par les clients soient réglés la première fois qu'ils nous en font part.	85 %	✓	97 %	100 %

### Nouveau site Web de GO

Au début de l'automne 2017, Metrolinx a commencé à rafraîchir le site Web de GO Transit. Les modifications initiales ont facilité la lecture du site pour ceux qui souffrent de handicaps et, au début de 2018, des modifications supplémentaires ont été effectuées pour rendre le site Web encore plus facile à utiliser et plus axé sur le client. Un planificateur de parcours GO, un calculateur de tarif simplifié et un service plus facile d'accès ont rehaussé l'expérience en ligne et l'ont rendu plus rapide et facile, que ce soit à partir d'un appareil mobile ou de bureau.

### Partenariat entre PC Express et Loblaws

Comme annoncé en mars 2018, le service PC Express de Loblaws facilitera davantage le retour à la maison pour les clients de GO. Les clients pourront magasiner en ligne et leur épicerie les attendra quand ils arriveront à leur gare de GO.

Durant la première phase du projet, le service PC Express sera offert dans cinq gares de GO – Bronte, Oakville, Clarkson, Rouge Hill et Whitby. L'épicerie viendra des magasins Fortinos ou Loblaws des environs en fonction de l'emplacement. Une fois la première étape terminée et les leçons clés apprises, le service PC Express sera déployé dans d'autres gares de GO de l'ensemble de la région.



Les trains de GO sont arrivés à l'heure 95 % du temps en 2017-2018.

## Campagne sur l'étiquette

Depuis 2011, GO Transit répond aux plaintes concernant l'étiquette par l'intermédiaire de communications directes avec les clients. La campagne de marketing sur l'étiquette a été lancée au printemps 2016 avec l'objectif de maintenir la satisfaction des passagers actuels et, ultimement, de les fidéliser. La campagne a utilisé une touche d'humour afin de promouvoir le changement de comportement. Les résultats ont montré une baisse de 80 % des plaintes, ce qui dépasse largement notre objectif de 30 %. En 2017, la campagne a remporté des prix décernés par l'Association canadienne du marketing et l'American Public Transit Association.

Compte tenu du succès remporté, une deuxième phase de la campagne sur l'étiquette a été lancée en octobre 2017. La campagne a retenu l'attention des médias et elle a remporté une distinction accordée par Twitter Canada à titre de sondage ayant généré le plus de réactions au Canada en 2017 avec plus de 50 000 votes. La troisième phase a été lancée en janvier 2018, lors de la

publication du livre Règles de bienséance non-écrites-maintenant-écrites en transport en commun. L'excellence de la campagne a été reconnue par l'industrie, récoltant un trophée en forme de crayon des D&AD ainsi que deux autres prix de marketing.



« Jeudi le 26 décembre, je suis allé rejoindre mon petit-fils de 12 ans à la gare de Bronte mais, malheureusement, je ne l'ai pas trouvé. J'ai regardé partout sur les trois quais, mais je ne l'ai vu nulle part. Je me suis adressé à un préposé à la gare de GO Transit qui m'a vite fait sentir à l'aise. Il a constaté à quel point j'étais inquiet et il m'a aidé à me calmer en m'assurant que nous allions le retrouver. Il a d'abord communiqué avec la gare d'Oakville pour vérifier si mon petit-fils était descendu là par erreur, en demandant à son collègue d'appeler mon fils dans les haut-parleurs – mais sans résultat. Il m'a ensuite offert de parcourir la gare à sa recherche et de vérifier les quais encore une fois. Il l'a finalement retrouvé dans le stationnement où mon petit-fils était allé pour chercher ma voiture. Je tiens à remercier publiquement cet homme formidable parce qu'il aurait facilement pu choisir de rester au chaud dans sa billetterie, mais qu'il a choisi malgré tout de braver la nuit très froide pour m'aider. »

*Une lettre publiée dans le journal communautaire Oakville Beaver*



# PREMIER ET DERNIER KILOMÈTRE

La planification du premier et du dernier kilomètre est essentielle lorsqu'il faut tenir compte de la pression supplémentaire sur le réseau qui découle de l'expansion du service de GO, les augmentations du nombre de passagers et la croissance de la population. Le PTR de 2041 vise à connecter les gares de transport en commun dans la RGTH aux principales destinations en offrant une série d'options.

Les partenaires de Smart Commute ont réalisé 60 initiatives de planification des trajets dans des lieux de travail Smart Commute ainsi que dans des gares et stations de transport en commun rapide, afin d'inciter les navetteurs à choisir d'autres modes de transport pour se déplacer vers et depuis leur gare GO. (Par exemple, quatre projets dans la région de York ont aidé 1 000 participants dans leur navettage aux gares GO de Langstaff, Mount Joy, Unionville, Aurora, Newmarket, Maple et Rutherford. Grâce à cette aide pour la planification de trajet, les navetteurs ont commencé à utiliser le transport en commun, le covoiturage, le vélo et la marche pour leurs déplacements.)

Trois plans de transport scolaire actif et durable fondés sur le curriculum de l'Ontario ont été publiés. Ces documents aident maintenant les enseignants à sensibiliser les élèves à l'environnement, à la santé et aux avantages sociaux du transport actif.

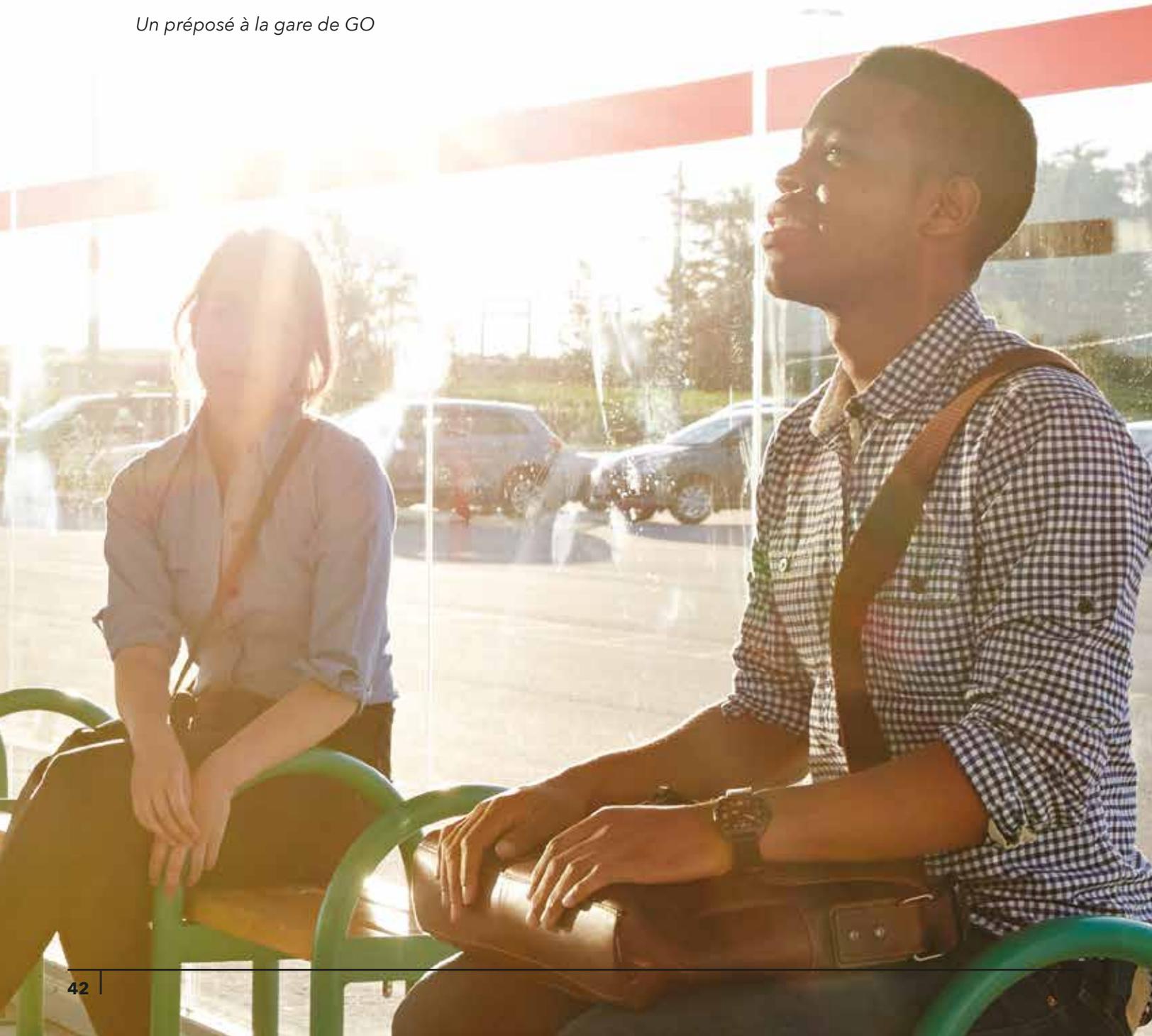


## UP Express poursuit sa croissance

Il y a eu **3,5 M** d'embarquements UP Express l'an dernier – une augmentation de **27 %** par rapport à l'année précédente. Dans l'ensemble, la ponctualité du service UP a atteint **98,02 %** et, depuis son lancement, il a accueilli **2,7** millions de passagers.

« Une jeune mère est venue au comptoir des objets trouvés pour voir si quelqu'un n'avait pas retourné la peluche ver luisant de sa fille. Cette dernière est atteinte d'autisme grave et ne parle pas – la peluche, grâce à sa musique préprogrammée, l'apaise et lui donne confiance. Malheureusement, le jouet n'a pas été retrouvé. La mère a tenté de remplacer le ver luisant, mais la musique étant différente, l'enfant a réagi négativement à la nouvelle peluche. Par contre, la maman n'avait pas beaucoup d'argent pour explorer d'autres options. Quand elle a entendu cette histoire, une des employées du service de conformité s'est souvenue qu'elle avait une peluche ver luisant qui jouait la même musique et qu'elle avait rangé depuis que ses enfants avaient grandi. Elle a parlé avec la maman pour lui dire qu'elle allait lui apporter la peluche. Quand la mère et la fille sont arrivées, la petite fille a aperçu le ver luisant et a été instantanément remplie de joie – elle a pris la peluche dans ses bras pour l'embrasser et a sauté sur place alors que le jouet jouait sa musique préférée encore une fois. »

*Un préposé à la gare de GO*



## INITIATIVE D'APPROVISIONNEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN



L'Initiative d'approvisionnement en transport en commun de Metrolinx continue sa croissance remarquable en vertu de l'arrivée de cinq nouveaux partenaires municipaux au cours de la dernière année.



Dans l'ensemble, 45 partenaires de transport en commun ont participé au programme d'achat en masse visant les autobus, les pièces d'autobus et le reste du matériel depuis ses débuts en 2006.



En date du 31 mars, la valeur estimée des économies pour les contribuables pour l'ensemble des contrats d'approvisionnement communs actuels s'élevait à 23 millions de dollars.





« Par quoi commencer? Ce soir, je suis montée à bord du mauvais autobus de GO par erreur. Je souhaitais me rendre à Lisgar à partir d'Union, mais je suis montée à bord de l'autobus de 20 h pour Milton par accident. J'ai avisé le chauffeur, qui m'a trouvé un trajet d'autobus de GO en correspondance et a communiqué avec le chauffeur d'autobus de GO de Lisgar par radio pour lui dire qu'une femme attendrait à l'arrêt en lui précisant l'intersection. Le chauffeur m'a expliqué que j'avais de 10 à 15 minutes d'attente, mais de ne pas m'inquiéter, car le bon autobus de GO passerait bientôt. Alors que j'attendais à l'arrêt, seule et nerveuse, un autre chauffeur d'autobus de GO s'est arrêté pour me dire qu'il avait entendu le message radio concernant une femme qui attendait l'autobus de GO de Lisgar et qu'il voulait m'aviser qu'il était seulement quelques minutes derrière. Bien sûr, mon autobus de GO est arrivé peu après. Il peut être inquiétant pour une femme seule d'attendre dans le noir quand on ne connaît pas bien les alentours. Toutefois, la gentillesse des chauffeurs m'a aidé à me sentir étonnamment en sécurité et entourée. Ce fut une expérience formidable. »

*Une cliente des autobus de GO*

# 9 GOUVERNANCE

Metrolinx est orienté par le mandat que lui a confié le ministre des Transports, au nom du premier ministre de l'Ontario.

En 2017-2018, les priorités particulières de Metrolinx seront les suivantes :

- Progrès dans la mise en œuvre des projets prioritaires de transport collectif rapide dans le cadre du plan Faire progresser l'Ontario et les autres investissements de transport collectif de nouvelle génération
- Réalisation continue des projets prioritaires de transport en commun régional PRESTO et des services de GO Transit
- Soutenir les initiatives gouvernementales pour optimiser le réseau de transport collectif régional

- Assurer la responsabilité et la transparence en matière de finances

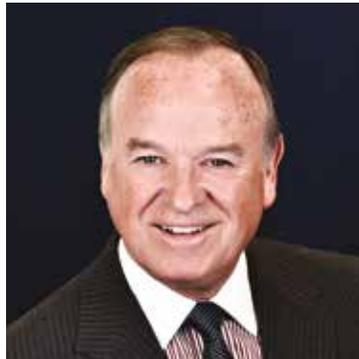
Metrolinx est un organisme du gouvernement de l'Ontario. Le Conseil d'administration de Metrolinx comprend 15 membres nommés par décret en vertu de la Loi de 2006 sur Metrolinx. Le Conseil d'administration comprend des membres de toute la RGTH et de Kitchener.

Le Conseil d'administration de Metrolinx est responsable d'établir l'orientation stratégique de l'organisation, de cerner, de gérer et de contrôler les risques, ainsi que de superviser les opérations. Le président du Conseil relève quant à lui du ministre des Transports.



**J. Robert S. Prichard,  
Président**

Siège depuis le 14 mai 2009



**Bryan Davies,  
Vice-président**

Siège du 8 septembre 2015  
au 14 novembre 2020;  
nommé vice-président en  
novembre 2017



**Upkar Arora**

Siège du 8 septembre 2015 au  
7 septembre 2018



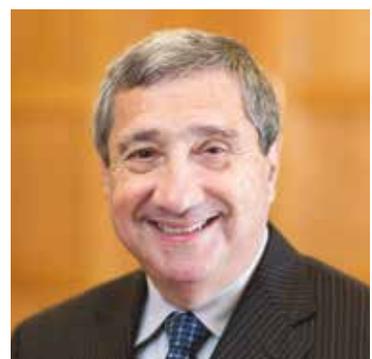
**Rahul Bhardwaj**

Siège du 14 mai 2009 au  
12 janvier 2019



**Janet Ecker**

Siège du 31 octobre 2012 au  
30 octobre 2019



**Bill Fisch**

Siège du 30 septembre 2015  
au 29 septembre 2018



**Anne Golden**

Siège du 16 avril 2014 au 14 avril 2020



**Marianne McKenna**

Siège du 18 juillet 2012 au 31 décembre 2018



**Rose M. Patten**

Siège du 14 mai 2009 au 12 janvier 2019



**Bonnie Patterson**

Siège du 18 juillet 2012 au 31 décembre 2018



**Howard Shearer**

Siège du 18 juillet 2012 au 31 décembre 2018



**Carl Zehr**

Siège du 8 septembre 2015 au 7 septembre 2018.

Metrolinx a accueilli deux nouveaux membres au cours de l'année dernière :



**Katherine Bardswick**

Siège du 5 avril 2017 au 4 avril 2020



**Sharleen Stewart**

Siège du 4 octobre 2017 au 3 octobre 2020

Nous aimerions souligner le travail de Robert Prichard à titre de président du Conseil d'administration de Metrolinx de 2009 à 2018.

# AMÉLIORER LA GOUVERNANCE ET LA TRANSPARENCE

Metrolinx s'engage à l'égard de l'amélioration continue et de l'évolution de ses pratiques de gouvernance, ainsi que des occasions d'amélioration qui appuient l'engagement de Metrolinx envers la fonction publique. Au cours de la dernière année, le Conseil a pris les mesures suivantes afin d'améliorer la transparence de son processus décisionnel :

- Création d'une section sur la gouvernance sur le site Web de Metrolinx pour rendre accessibles au public les principaux documents de gouvernance tels que :
  - la Charte et le Code de conduite du Conseil,
  - le mandat du comité permanent, ainsi que
  - la politique du Conseil en matière de conflits d'intérêts.
- Engagement à l'égard d'une politique visant à rendre publiques les analyses de rentabilité avant toute prise de décision du Conseil d'administration.
- Intégration d'une composante relative aux réunions publiques à toute réunion prévue du Conseil d'administration.
- Publication d'un avis de réunion du Conseil d'administration cinq jours ouvrables à l'avance, à moins de circonstances inhabituelles comme une réunion spéciale convoquée suivant un court préavis ou pour des questions de confidentialité. S'il n'est pas possible de publier l'avis à l'avance, le public sera avisé de la réunion le plus rapidement possible.
- Publier l'ordre du jour des réunions du Conseil et les rapports publics dans les cinq jours suivant la période d'avis.
- Publier les procès-verbaux des réunions dans les trente jours suivant son approbation par le Conseil, rédigés et modifiés comme il se doit afin de protéger la confidentialité et les renseignements personnels.

## SOUS-COMITÉS DU CONSEIL

Afin de permettre un travail plus approfondi dans certains domaines en particulier et améliorer l'efficacité et l'efficacité du Conseil, ce dernier a mis sur pied cinq sous-comités, dont quatre se consacrent à des domaines précis :

- Le **Comité de vérification, des finances et de gestion du risque** est présidé par Bryan Davies. Katherine Bardswick est vice-présidente.
- Le **Comité sur l'expérience client** est présidé par Marianne McKenna.
- Le **Comité des ressources humaines et de la rémunération** est présidé par Rose Patten.
- Le **Comité de gouvernance de Metrolinx** est présidé par Rahul Bhardwaj.
- Le **Comité exécutif de Metrolinx** présidé par Rob Prichard.



## DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION

### Rendement général

Les produits de Metrolinx sont constitués des produits tarifaires générés par les services de transport en commun, notamment les services d'autobus et de train, ainsi que des produits non tarifaires, y compris ceux tirés des partenariats, de la publicité et de la location d'espaces commerciaux. La perte nette représente l'excédent des charges d'exploitation (compte tenu de l'amortissement) sur les produits générés pour l'exercice. La perte nette de 23,3 M\$ de l'exercice clos le 31 mars 2018 est supérieure à la perte réelle de 16,5 M\$ de l'exercice 2016-2017 et à la perte prévisionnelle de 2017-2018, qui avait été établie à 14,8 M\$.

Le tableau ci-après résume, sur une base consolidée, les produits, les charges d'exploitation et l'achalandage enregistrés par Metrolinx pour l'exercice 2017-2018 et pour les trois exercices précédents ainsi que les prévisions pour 2017-2018.

Sommaire des résultats de l'agence <i>(chiffres arrondis au millier près)</i>	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2017-18
	Réels	Réels	Réels	Réels	Prévus
Charges d'exploitation	691 685 000	776 094 000	849 735 000	994 532 000	993 142 000
Produits tarifaires	437 939 000	479 473 000	519 899 000	540 989 000	529 629 000
Produits non tarifaires	36 797 000	45 326 000	52 143 000	64 688 000	59 109 000
Achalandage	65 401 000	66 590 000	70 232 000	72 374 000	71 617 000

### Rapport financier

Le présent rapport de gestion de Metrolinx doit être lu en parallèle avec les états financiers audités et les notes annexes des exercices clos le 31 mars 2015 (exercice 2014-2015), le 31 mars 2016 (exercice 2015-2016), le 31 mars 2017 (exercice 2016-2017) et le 31 mars 2018 (exercice 2017-2018).

Données financières	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2017-18	2017-18
(chiffres arrondis au millier près)	Réels	Réels	Réels	Réels	Prévus	Variation
<b>Produits</b>						
Produits tarifaires	437 939 000	479 473 000	519 899 000	540 989 000	529 629 000	11 360 000
Produits non tarifaires	36 797 000	45 326 000	52 143 000	64 688 000	59 109 000	5 579 000
Apports provinciaux	190 440 000	233 829 000	262 834 000	341 309 000	389 602 000	(48 293 000)
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	350 331 000	453 057 000	520 871 000	616 494 000	601 585 000	14 909 000
Profit (perte) à la cession d'immobilisations	10 817 000	(72 000)	(376 000)	19 837 000	-	19 837 000
<b>Total des produits</b>	<b>1 026 324 000</b>	<b>1 211 613 000</b>	<b>1 355 370 000</b>	<b>1 583 317 000</b>	<b>1 579 925 000</b>	<b>3 392 000</b>
<b>Charges</b>						
Fournitures et services	50 972 000	81 469 000	88 746 000	97 112 000	90 303 000	6 809 000
Entretien du matériel	77 849 000	90 847 000	99 944 000	118 192 000	122 632 000	(4 440 000)
Installations et voies	95 648 000	107 519 000	129 897 000	146 002 000	148 155 000	(2 153 000)
Salaires et charges sociales*	248 427 000	273 342 000	282 963 000	318 656 000	306 249 000	12 407 000
Exploitation	218 789 000	222 918 000	248 185 000	314 570 000	325 803 000	(11 233 000)
Amortissement des immobilisations	352 125 000	456 685 000	521 815 000	611 795 000	601 238 000	10 557 000
Amortissement de l'actif au titre du bail à long terme	327 000	327 000	327 000	327 000	327 000	-
<b>Total des charges</b>	<b>1 044 137 000</b>	<b>1 233 107 000</b>	<b>1 371 877 000</b>	<b>1 606 654 000</b>	<b>1 594 707 000</b>	<b>11 947 000</b>
<b>Perte nette</b>	<b>(17 813 000)</b>	<b>(21 494 000)</b>	<b>(16 507 000)</b>	<b>(23 337 000)</b>	<b>(14 782 000)</b>	<b>(8 555 000)</b>

Note :

Les chiffres peuvent ne pas s'additionner en raison de l'arrondissement.

\* Les données réelles tiennent compte des obligations à long terme comptabilisées au titre des avantages postérieurs à l'emploi, qui ne sont pas capitalisés.

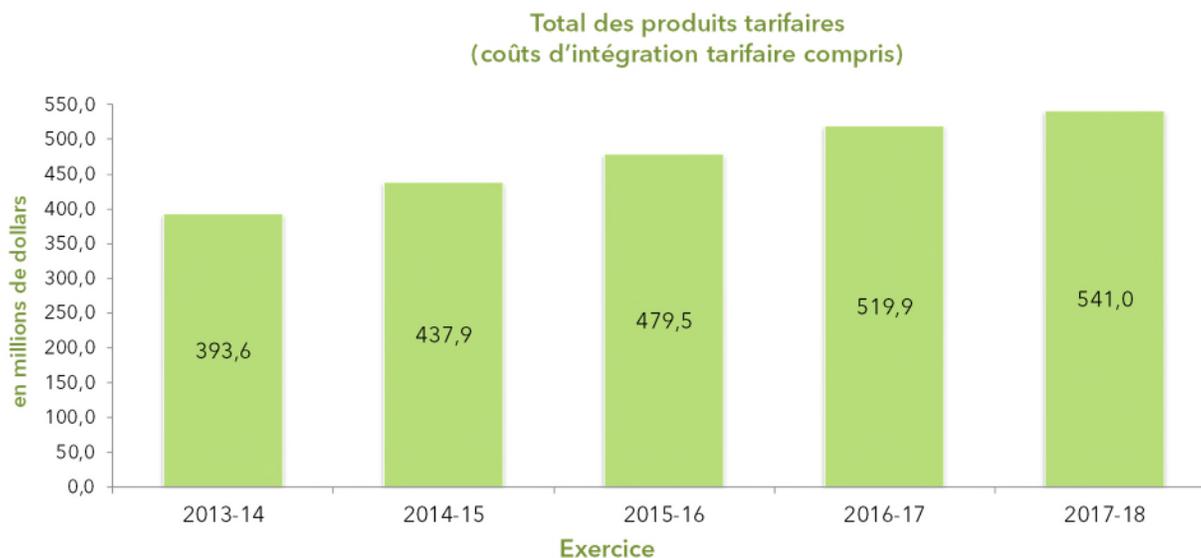
## Produits

### Produits tarifaires

Les produits tarifaires de Metrolinx pour 2017-2018, qui sont générés par les services de transport en commun, notamment les services d'autobus et de train, ont augmenté pour s'établir à 541,0 M\$, comparativement à 519,9 M\$ pour l'exercice précédent. Les produits tarifaires ont augmenté de 4,1 % pour plusieurs raisons : un accroissement de 15 % de la capacité de service ayant donné lieu à l'augmentation des services des trains GO, y compris de nouveaux services offerts toute la journée dans les corridors ferroviaires de Stouffville et de Barrie et l'ouverture de la gare de Downsview Park. L'augmentation des produits est également attribuable à l'achalandage des trains UP Express, qui s'est accru de 27 %, et à la hausse tarifaire de septembre 2017, lesquels ont eu une incidence favorable sur les produits tarifaires.

Les coûts d'intégration tarifaire de l'exercice comprennent également les nouveaux rabais PRESTO pour trajets combinés. En janvier 2018, les clients de PRESTO ont commencé à profiter d'un rabais lorsqu'ils utilisent leur carte PRESTO pour des déplacements combinant la TTC et GO Transit ou UP Express. Ces clients paient maintenant 1,50 \$ pour la partie de leur déplacement effectué avec la TTC lorsqu'ils effectuent une correspondance à l'intérieur de la période d'admissibilité. Le total des coûts d'intégration tarifaire découlant des rabais pour trajets combinés s'est élevé à 4,6 M\$.

À l'instar des produits tarifaires qui ont augmenté par rapport à ceux de l'exercice précédent, les produits réels de l'exercice ont été supérieurs de 11,4 M\$ (2,1 %) à ceux prévus au budget.



Au cours des cinq exercices de 2013-2014 à 2017-2018, les produits tarifaires ont augmenté à un taux annuel composé de 6,6 %.

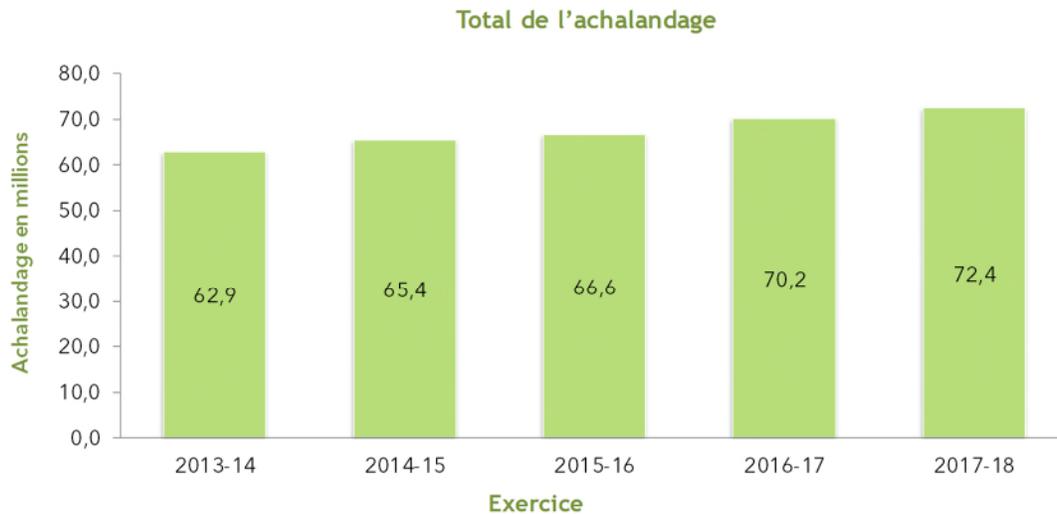
## Achalandage

Pour Metrolinx, l'achalandage représente l'utilisation des trains GO et UP et des autobus GO dans les régions desservies. L'achalandage d'un exercice à l'autre a fortement augmenté, passant de 70,2 millions pour 2016-2017 à 72,4 millions pour 2017-2018, ce qui représente une hausse de 2,2 millions ou de 3,1 %. L'ouverture de la gare de Downsview Park et l'achalandage accru du UP Express ont donné lieu à un accroissement de l'achalandage pour 2017-2018. Cette croissance encourageante se reflète aussi dans l'augmentation des produits tarifaires.

Nous prévoyons une hausse de l'achalandage sur les dix prochaines années grâce à l'ouverture de 12 nouvelles gares et à la modernisation de 20 gares existantes.

Metrolinx continue de travailler avec plusieurs organismes professionnels et partenaires du secteur afin de se tenir au courant des changements dans les conditions économiques et démographiques et de comprendre comment les changements attendus pourraient influencer sur la demande et la performance des réseaux de trains et d'autobus régionaux dans l'avenir.

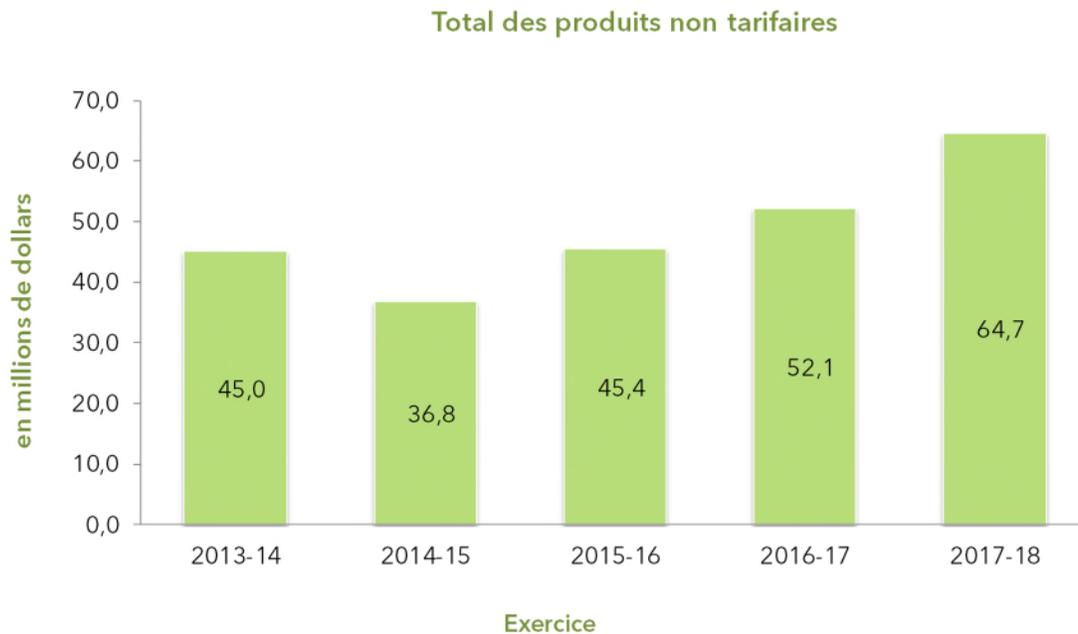
Au cours des cinq exercices allant de 2013-2014 à 2017-2018, l'achalandage a augmenté au taux annuel composé de 2,8 %.



## Produits non tarifaires

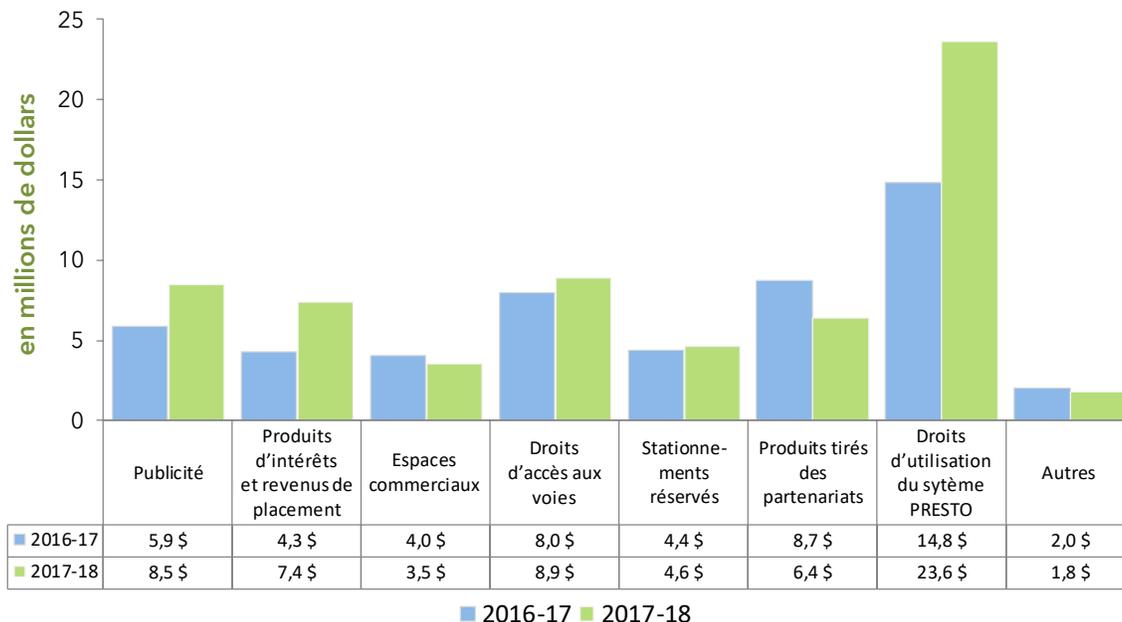
Les produits non tarifaires représentent les produits tirés des partenariats et de la publicité, les droits perçus auprès de la TTC et d'autres fournisseurs de transport en commun pour l'emploi du système PRESTO, les droits d'accès aux corridors et les produits tirés de la location d'espaces commerciaux.

Le graphique ci-après illustre l'évolution des produits non tarifaires de 2013-2014 à 2017-2018. Pour 2017-2018, les produits non tarifaires s'élèvent à 64,7 M\$ (exclusion faite des profits ou des pertes à la vente d'immobilisations), contre 52,1 M\$ pour 2016-2017.



Pendant les cinq exercices de 2013-2014 à 2017-2018, les produits non tarifaires ont augmenté à un taux annuel composé de 7,5 %. Les produits non tarifaires ont progressé de 12,6 M\$ pour s'établir à 64,7 M\$ pour l'exercice 2017-2018. Le graphique ci-après donne la ventilation des produits non tarifaires pour les exercices clos les 31 mars 2017 et 2018.

### Produits non tarifaires



Les droits d'utilisation du système PRESTO sont passés de 14,8 M\$ en 2016-2017 à 23,6 M\$ en 2017-2018, soit une hausse de 8,8 M\$ ou 59,5 %. Le programme PRESTO a étendu ses activités à l'ensemble de la RGTH. Le taux d'adoption du système par les utilisateurs de la Toronto Transit Commission s'est accru de 66 %, et la stratégie de vente de PRESTO a affiché des gains, la carte PRESTO étant maintenant en vente dans 129 magasins Shoppers Drug Mart dans la RGTH et à Ottawa.

Les produits non tarifaires résultant des partenariats proviennent de plusieurs sociétés partenaires du secteur privé, notamment des secteurs des services financiers, de l'information et des technologies, de l'électronique grand public et de la vente d'aliments au détail. Nous nous attendons à une croissance de ces produits non tarifaires à mesure que nous augmenterons les services et la capacité de nos infrastructures, notamment en ouvrant de nouvelles gares. Le partenariat avec Loblaw annoncé en mars 2018 visant le service PC Express de Loblaw devrait également avoir une incidence favorable avec le temps. Les produits tirés des partenariats sont passés de 8,7 M\$ en 2016-2017 à 6,4 M\$ en 2017-2018, soit une baisse de 2,3 M\$.

Les produits d'intérêts et revenus de placement sont passés de 4,3 M\$ en 2016-2017 à 7,4 M\$ en 2017-2018, en hausse de 3,1 M\$ ou 72,1 %. Il s'agit d'une augmentation de nature temporaire, les fonds étant détenus dans le compte bancaire en prévision de leur virement à Plenary Infrastructure Inc. dans le cadre du paiement pour le quasi-achèvement du centre de maintenance ferroviaire de Whitby en mars 2018.

Metrolinx est propriétaire de la plupart des corridors de transport ferroviaire qu'elle utilise et qu'elle partage avec ses partenaires, entre autres, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le « CN ») et le Chemin de fer Canadien Pacifique (le « CP »). Les partenaires ferroviaires paient des droits d'accès aux corridors appartenant à Metrolinx, droits qui couvrent les coûts de signalisation, d'aiguillage et de communication. Les droits d'accès aux voies ont crû de 0,9 M\$, ou 11,2 %, passant de 8,0 M\$ en 2016-2017 à 8,9 M\$ en 2017-2018.

## Financement public

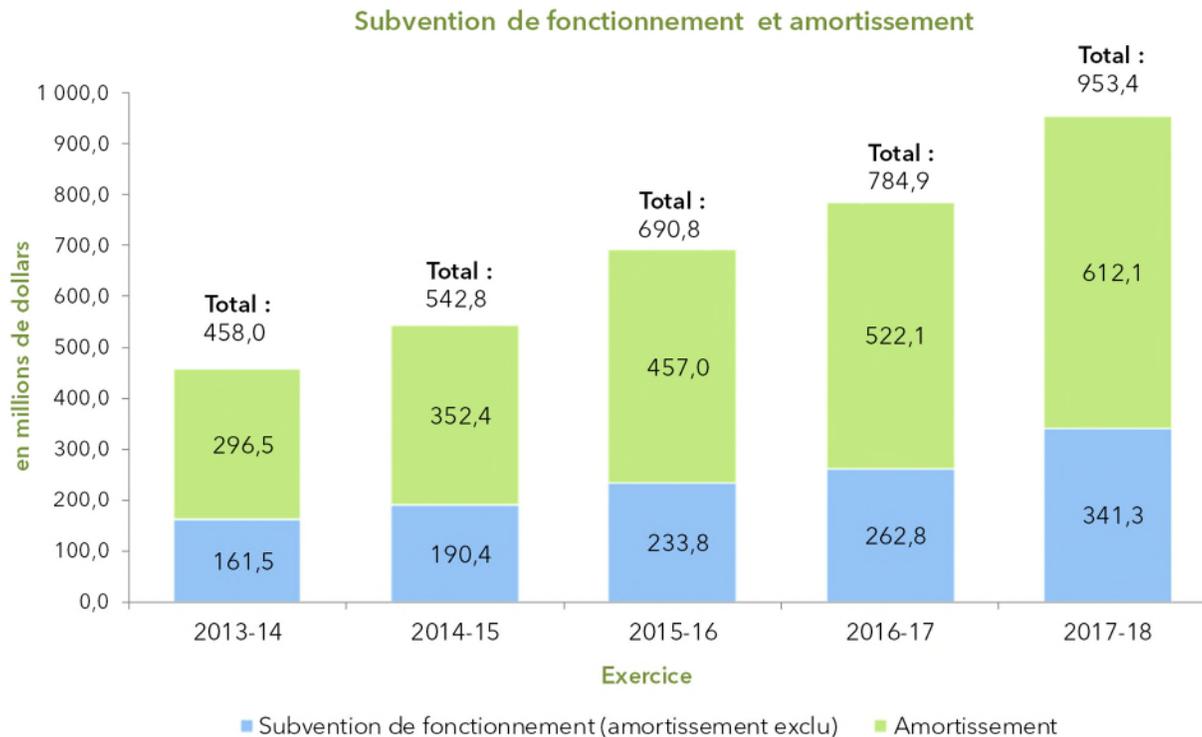
### Subvention de fonctionnement

Metrolinx a reçu environ 341,3 M\$ de la Province de l'Ontario (la « Province ») sous forme de subvention de fonctionnement, soit une hausse d'environ 78,5 M\$, ou 29,9 %, par rapport à 2016-2017. La subvention de fonctionnement sert à financer plusieurs engagements pris dans le cadre du Plan de transport régional (« PTR »). L'augmentation de la subvention de fonctionnement est aussi attribuable à l'accroissement des services bidirectionnels offerts toute la journée sur les corridors ferroviaires, notamment ceux de Stouffville et de Barrie.

Depuis 2013-2014, la subvention de fonctionnement versée par la Province s'est accrue chaque année au taux annuel composé de 16,1 %. Aucune subvention de fonctionnement municipale ou fédérale n'a été reçue au cours des cinq derniers exercices. La subvention de fonctionnement de 341,3 M\$ est inférieure aux apports provinciaux de 389,6 M\$, ce qui rend compte d'une baisse des dépenses de 48,3 M\$. La diminution des subventions découle de la mise en œuvre réussie d'une cible d'économies imposée par la Province pour l'exercice et des produits tirés de la vente du terminus de la gare Union.

La subvention de fonctionnement comprend le financement destiné au contrat de financement du centre de maintenance ferroviaire de Whitby. Le contrat lié au modèle de diversification des modes de financement (« DMF ») prévoit une période de concession et les intérêts versés à l'égard du financement au cours de cette période sont considérés comme des charges d'exploitation. La subvention de fonctionnement comprend également le financement du système d'alimentation électrique de secours requis pour le projet de transport léger sur rail (« TLR ») Eglinton Crosstown. En effet, dans le cadre d'une entente conclue avec Toronto Hydro, l'installation du TLR Eglinton devra être dotée d'un système d'alimentation électrique de secours pour assurer un service ininterrompu aux usagers.

L'amortissement a été intégralement pris en charge par la Province. La charge d'amortissement de l'exercice s'élève à 612,1 M\$, soit 10,5 M\$ de plus que les 601,6 M\$ prévus au budget.



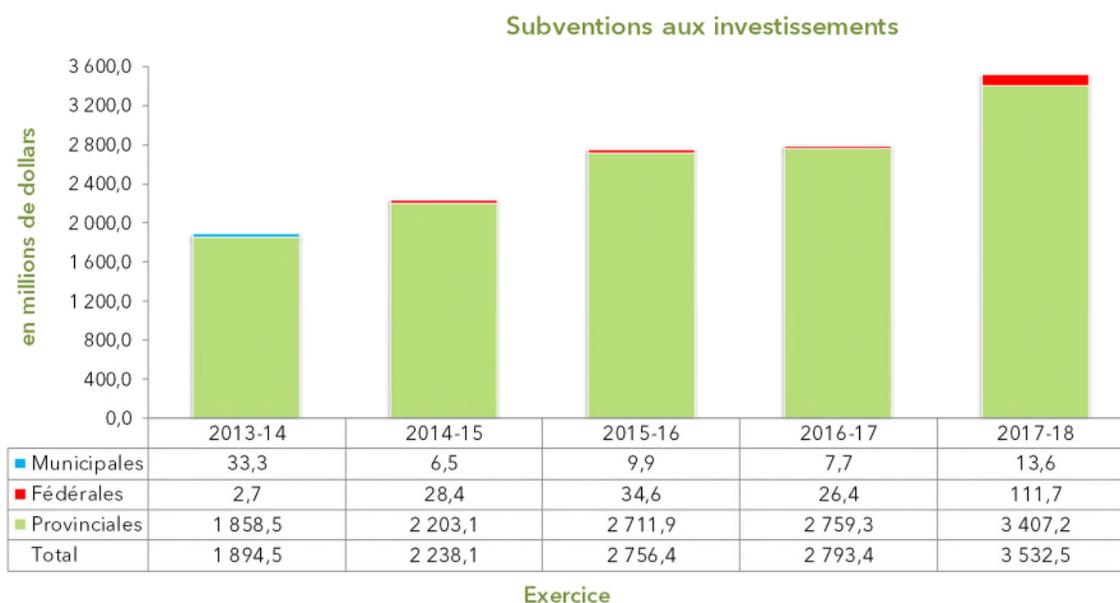
### Subventions aux investissements

Les subventions aux investissements sont passées de 2 793,4 M\$ en 2016-2017 à 3 532,5 M\$ en 2017-2018, soit une hausse de 739,1 M\$. Le financement provenant de la Province de l'Ontario a totalisé 3 407,2 M\$ pour 2017-2018. Metrolinx a aussi reçu du financement d'un montant de 111,7 M\$ du gouvernement fédéral et de 13,6 M\$ d'administrations municipales pour les investissements.

Le financement versé par le fédéral dans le cadre de trois programmes distincts, soit le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (« FCIS »), le programme du FCIS Presto et PPP Canada, contribue au programme d'investissement de Metrolinx. En outre, les municipalités contribuent au programme Expansion de GO.

Le programme initial du FCIS assure encore le financement de certaines parties du système de signalisation du corridor ferroviaire de la gare Union et un programme PRESTO fournit le financement de l'implantation du système PRESTO à la TTC.

Le financement fédéral a augmenté, passant de 26,4 M\$ l'an dernier à 111,7 M\$, et cette hausse s'explique d'abord et avant tout par l'obtention de financement fédéral provenant de PPP Canada pour la construction du centre de maintenance ferroviaire de Whitby.



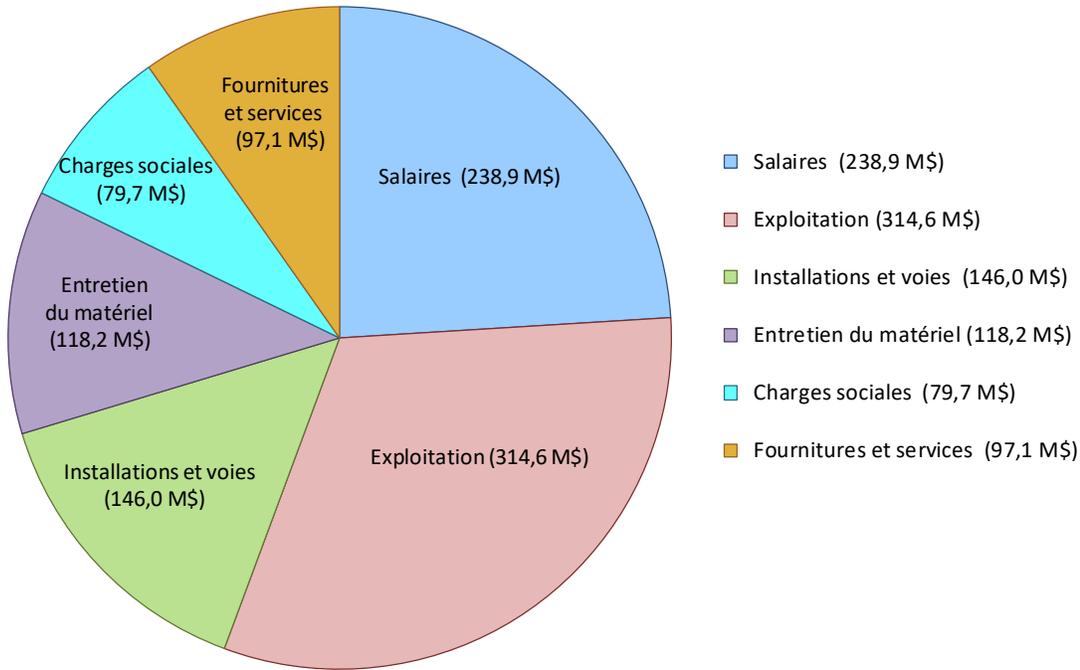
## Charges d'exploitation et dépenses d'investissement

### Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation, avant amortissement, se chiffrent à 994,5 M\$ pour l'exercice, soit 1,4 M\$ (0,1 %) de plus que les charges de 993,1 M\$ prévues au budget. L'économie réalisée s'explique par une diminution des dépenses relatives aux salaires et charges sociales, à l'exploitation, au matériel, aux installations et aux coûts liés aux voies, laquelle diminution a été atténuée par une hausse des charges liées aux fournitures et aux services, des coûts du diesel et des coûts liés à l'obtention de services contractuels de réparation de bus et d'entretien des pneus.

Les charges d'exploitation par catégorie sont présentées ci-dessous.

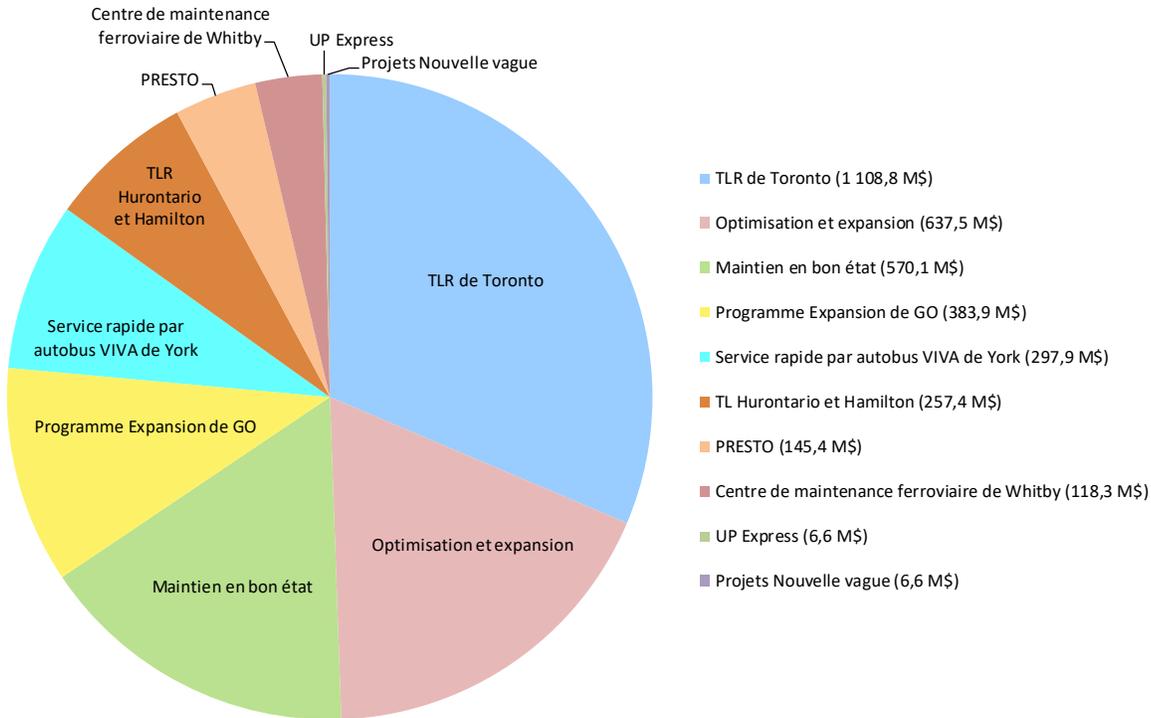
### Charges d'exploitation par catégorie



### Dépenses d'investissement

En 2017-2018, Metrolinx a poursuivi son action dans le cadre du mandat que s'est donné la Province d'accroître considérablement les investissements dans l'infrastructure de transport en commun. Au cours de l'exercice, des projets d'investissement d'envergure comme la mise en œuvre du programme Expansion de GO, la revitalisation de la gare Union, l'implantation du système tarifaire PRESTO à la TTC, la construction du réseau de transport du service rapide par autobus VIVA et le projet Eglinton Crosstown ont été amorcés ou achevés, ou de grands jalons en ont été franchis. D'importants investissements ont aussi été réalisés pour maintenir les infrastructures existantes en bon état ou pour en améliorer la sécurité et la fiabilité. Pour 2017-2018, les dépenses d'investissement ont totalisé 3 532,5 M\$.

## Dépenses en immobilisations par catégorie 2017-2018



### Dépenses d'investissement – prévues et réelles

Metrolinx poursuit un programme d'envergure en croissance qui comporte des projets distinctifs tels que le programme Expansion de GO, le service de TLR Eglinton Crosstown, le TLR Finch West, le TLR Hurontario, le TLR Hamilton et le SRB. Pour 2017-2018, les dépenses d'investissement de Metrolinx s'élèvent à 3 532 M\$, soit 626 M\$ de moins que le financement disponible de 4 158 M\$.

Le programme Expansion de GO résulte directement de l'engagement de la Province de transformer le réseau ferroviaire GO Transit. Un montant total de 13,5 G\$ a été affecté à cette initiative. Les fonds alloués pour le programme Expansion de GO sont ceux qui ont été le moins utilisés cet exercice puisque le programme est encore soumis à une approche d'approvisionnement modifiée.

Vers la fin de juin 2016, le conseil d'administration de Metrolinx a approuvé une stratégie d'approvisionnement modifiée pour le programme Expansion de GO, laquelle accorde une plus grande importance aux méthodes de diversification des modes de financement (« DMF »). Bien que l'on s'attende à ce que cette approche donne lieu à des échéanciers similaires en ce qui concerne l'ensemble des livraisons, un délai supplémentaire est nécessaire pour la préparation et l'exécution de la phase d'approvisionnement, ce qui reportera à des exercices ultérieurs certaines dépenses attendues liées à la conception et à la construction.

Dans le cadre d'un partenariat avec Infrastructure Ontario, une entente-cadre sert de référence à la négociation de contrats et au développement de tous les projets de TLR, dont les TLR Eglinton Crosstown, Finch West et Hurontario.

Le centre de maintenance ferroviaire de Whitby a été inauguré en mars 2018 et les travaux du rail principal sont en cours de réalisation et seront terminés à l'automne 2018.

Le portefeuille d'expansion et d'optimisation comprend des projets pour lesquels les fonds prévus n'ont pas été utilisés au cours de l'exercice considéré, notamment l'achat de nouvelles locomotives qui accuse actuellement un retard et pour lequel les acomptes doivent commencer au prochain exercice. Une réduction du programme d'approvisionnement du parc d'autobus a également donné lieu à une sous-utilisation des ressources.

Le programme de maintien en bon état vise les actifs dont la réparation, l'entretien et la réhabilitation sont régulièrement prévus. Les dépenses réelles de 570,1 M\$ sont supérieures d'environ 110,4 M\$ au budget.

Dépenses d'investissement par catégorie (en millions de dollars)	2017-18 Réel	2017-18 Prévu	2017-18 Variation
GO - Expansion et optimisation	637,5	824,3	(186,8)
GO - Maintien en bon état	570,1	459,7	110,4
GO - Centre de maintenance ferroviaire de Whitby	118,3	266,7	(148,4)
Programme Expansion de GO	383,9	448,5	(64,6)
Union Pearson Express	6,6	6,4	0,2
Transport en commun rapide - Service rapide par autobus VIVA de York	297,9	239,2	58,7
Transport en commun rapide - TLR de Toronto	1 108,8	1 456,8	(348,0)
Transport en commun rapide - Hamilton	51,6	30,1	21,5
Transport en commun rapide - Hurontario	205,8	134,8	71,0
Projets Nouvelle vague	6,6	81,3	(74,7)
PRESTO	145,4	210,7	(65,3)
<b>Total</b>	<b>3 532,5</b>	<b>4 158,5</b>	<b>(626,0)</b>

Plusieurs améliorations à PRESTO, notamment les solutions mobiles, le paiement ouvert et les améliorations du site Web, ont été reportées. En outre, l'achat de nouveaux appareils a été reporté au prochain exercice.

### Gestion des risques d'entreprise

Metrolinx continue d'améliorer son programme de gestion des risques d'entreprise afin de s'assurer de respecter l'exigence imposée par le gouvernement de l'Ontario à tous les organismes provinciaux quant à l'utilisation obligatoire d'une approche fondée sur une bonne connaissance des risques aux fins de la gestion des activités. En 2017-2018, Metrolinx a passé en revue et mis à jour sa politique et son cadre de gestion des risques d'entreprise qui ont par la suite été approuvés par le conseil d'administration en septembre 2017. La politique et le cadre de gestion des risques d'entreprise établissent des processus de gestion des risques plus rigoureux à l'égard de l'identification et de l'évaluation des risques, améliorent la structure de surveillance et de présentation des risques et précisent des critères d'évaluation des risques détaillés et révisés. La fréquence des rapports sur les risques internes a été accrue, passant de trimestrielle à mensuelle, et le modèle de rapport sur les risques a été revu afin de cibler les principaux risques et d'inclure de l'information supplémentaire sur les stratégies d'atténuation des risques et les plans d'intervention en vue d'améliorer l'analyse par la direction.

En 2017-2018, la haute direction a pris part à un exercice exhaustif afin de jeter un nouveau regard sur les principaux risques auxquels est exposée Metrolinx et elle a relevé les principaux éléments pour lesquels elle doit assurer un suivi constant et produire des rapports, et ce, dans l'optique d'atteindre les objectifs stratégiques de Metrolinx et de respecter ses priorités. Ceux-ci devraient évoluer en 2018-2019 au fur et à mesure que le processus de gestion des risques d'entreprise se précisera. Metrolinx continue de surveiller activement et de mettre au point des stratégies d'atténuation des risques pour réduire les risques à un niveau acceptable. Les risques présentés dans le cadre de notre nouveau processus ont trait aux projets, à la sécurité, à l'exploitation, à l'aspect financier et à la stratégie.

- Risques liés aux projets : Les risques liés aux projets sont les risques inhérents à la livraison de vastes projets d'infrastructure, notamment les risques liés à la livraison de projets dans le respect des délais et des budgets prévus et les risques liés au rendement des spécialistes ou des contractants. Ces risques peuvent occasionner des retards et des dépassements de coûts et nuire à la réputation de Metrolinx. Les principaux risques liés aux projets comprennent ce qui suit :
  - Retard de publication de l'appel d'offres de la phase 3 (« Package 3 ») : retard possible dans le processus d'approvisionnement en conception-construction-financement-exploitation-entretien (« CCFEE ») pour la phase 3 en raison du calendrier de publication des appels d'offres au premier trimestre de 2019. Des efforts importants sont nécessaires pour finaliser l'estimation et l'étendue des travaux.
  - Incapacité à conclure une entente avec les transporteurs - Si Metrolinx n'est pas en mesure de conclure une entente avec les transporteurs concernant les droits de manœuvre et les trajets de détournement, cela pourrait se répercuter sur le calendrier de livraison de certains projets d'investissement.
- Risques liés à la sécurité : Les risques liés à la sécurité s'entendent des risques liés à la sécurité des usagers et du personnel de Metrolinx des entrepreneurs et des collectivités dans lesquelles nous exerçons nos activités et bâtissons des infrastructures. Ces risques peuvent entraîner d'importantes conséquences néfastes pour notre personnel, notre clientèle et nos collectivités. Metrolinx est exposée à des risques liés à la sécurité, dont certains sont probables et d'autres sont peu probables mais susceptibles d'avoir une incidence importante, liés notamment à ce qui suit :
  - Cybersécurité - une importante défaillance technologique ou une perte considérable de données critiques causée par une panne technologique catastrophique, une attaque terroriste ou une importante atteinte à la cybersécurité.
  - Entassement sur les plateformes et cages d'escalier de la gare Union - risque de blessures des usagers attribuable à un entassement dans les cages d'escalier et sur les plateformes de la gare Union. La conception, l'âge et l'accessibilité de la plateforme, ainsi que la fermeture du hall de gare de la rue Bay pourraient avoir une incidence sur la mobilité des usagers.

- Risques liés à l'exploitation : Les risques liés à l'exploitation sont les risques inhérents à la prestation courante de services de train et d'autobus et PRESTO. Ces risques peuvent nuire à la disponibilité et à la fiabilité du service offert. Les principaux risques liés à l'exploitation comprennent ce qui suit :
  - Fiabilité de l'exploitation - un événement ou une série d'événements ont des conséquences négatives persistantes sur la fiabilité de l'exploitation, soit en termes de fiabilité quotidienne en général ou de panne de service étalée sur plusieurs jours.
  - Disponibilité de PRESTO et expérience client - la qualité de l'expérience client de PRESTO diminue au fil du temps et empêche PRESTO de fournir un service fiable et satisfaisant à ses usagers.
  - Changement à l'équipe de direction et changements organisationnels - l'incapacité d'intégrer les changements dans l'entreprise en raison de l'envergure et du rythme de ces changements.
  
- Risques financiers : Les risques financiers ont trait au financement opérationnel et au financement des investissements, à la liquidité, à l'information financière, aux fluctuations des prix, aux taux d'intérêt et aux marchandises. Ces risques peuvent avoir une incidence sur le financement des projets ou des activités. Les principaux risques financiers comprennent les suivants :
  - Suffisance du budget du programme Expansion de GO suivant la précision ou la redéfinition de l'étendue des travaux - des pressions budgétaires pourraient se faire sentir à la suite de l'achèvement de l'étude portant sur le corridor ferroviaire et des travaux généraux de planification des trains, qui auront mis en lumière des travaux additionnels nécessaires à l'atteinte des niveaux de service futurs auxquels Metrolinx s'est engagée.
  
- Risques stratégiques : Les risques stratégiques sont les risques systémiques, internes ou externes, auxquels Metrolinx est exposée et qui peuvent nuire à notre capacité de respecter notre mandat et notre stratégie opérationnelle. Les risques stratégiques peuvent toucher à l'ensemble de l'entreprise, ou échapper au contrôle de Metrolinx, et comprennent les risques économiques et politiques. Le risque qui suit est l'un des risques stratégiques :
  - Engagement dans des projets avant d'avoir obtenu les informations nécessaires - un engagement prématuré dans des projets sans d'abord avoir obtenu les informations nécessaires en raison de l'absence de processus internes solides ou de décideurs externes. Un engagement trop hâtif dans un projet ou une initiative qui n'en est qu'aux toutes premières étapes de planification et de conception pourrait signifier que l'équipe ne dispose pas d'une compréhension suffisante des coûts de projet et du calendrier de mise en œuvre.

Le processus décisionnel fondé sur le risque demeure intégré aux autres processus clés. Par exemple, dans le processus de planification des activités 2018-2019 mis à jour, chaque unité fonctionnelle a intégré à sa réponse aux plans d'activités les principaux risques liés à l'atteinte de ses objectifs stratégiques ou à ses principaux livrables.

En 2018-2019, Metrolinx concentrera ses efforts sur l'établissement d'une culture promouvant l'adoption d'une approche décisionnelle fondée sur une bonne connaissance des risques et sur les faits, en continuant de se consacrer à l'évaluation des principaux risques par rapport aux objectifs stratégiques et aux priorités d'entreprise, en mettant au point un plan de sensibilisation au risque efficace à tous les échelons de l'organisation, en approuvant une politique de tolérance au risque officielle, et en consolidant davantage les composantes de la politique et du cadre de gestion des risques d'entreprise.

### Principaux indicateurs de performance

Metrolinx a établi six indicateurs clés de performance afin de mesurer ses réalisations annuelles et elle cherche à en concevoir d'autres axés sur ses résultats régionaux afin de mesurer la progression globale de l'expansion du transport en commun à l'échelle de la région. Ces résultats dépendent de plusieurs parties prenantes de la région que Metrolinx a l'intention d'influencer en tant que chef de file régional en matière de mobilité.

Les indicateurs clés de performance des services au public de Metrolinx sont composés de cinq résultats régionaux et de neuf réalisations de Metrolinx. Les cinq résultats régionaux mesurent la progression globale du développement du transport en commun dans la région en regard de la performance passée. Les données utilisées pour calculer ces résultats sont obtenues à partir de sondages qui sont publiés tous les cinq ans. Les résultats du sondage 2015-2016 ont été récemment publiés et trois des cinq résultats sont actuellement disponibles dans ce rapport.

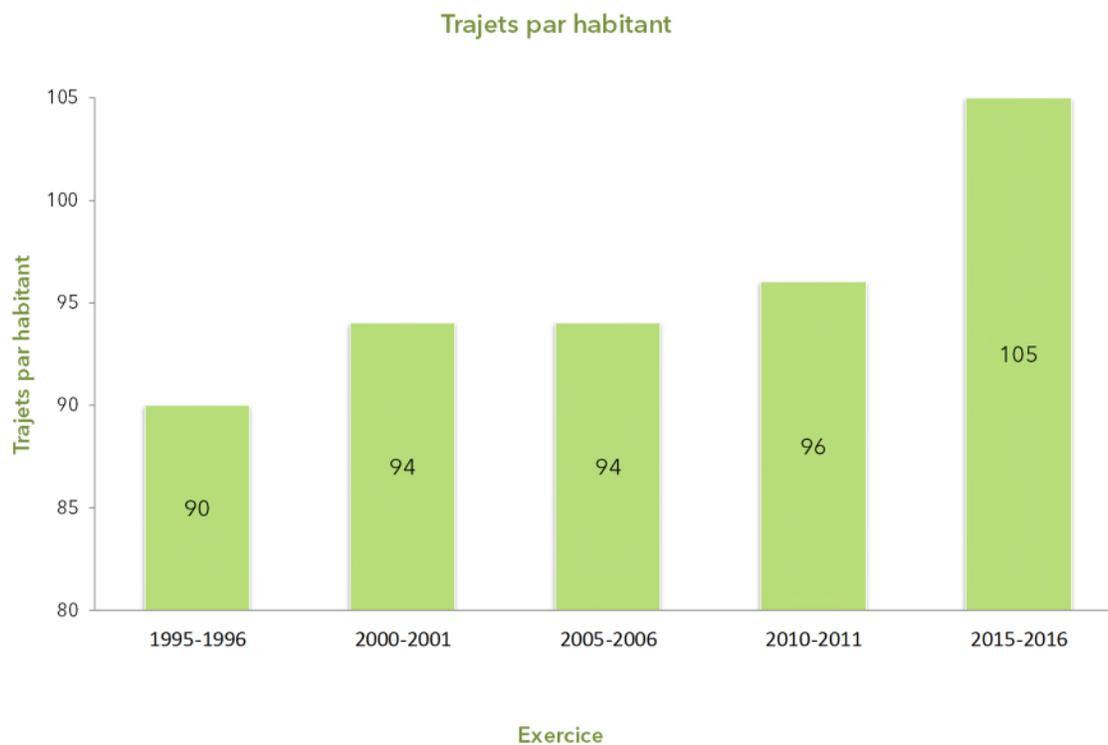
Les neuf indicateurs clés de performance liés aux réalisations de Metrolinx mesurent les contributions directes de Metrolinx aux résultats régionaux et sont utilisés pour présenter la performance d'entreprise aux principales parties prenantes de Metrolinx, à savoir le public et la Province de l'Ontario. Ces indicateurs clés de performance sont présentés en regard des objectifs établis dans le cadre du processus de planification des activités annuelle.

Pour l'exercice 2018-2019, de nouveaux indicateurs clés de performance divisionnaires ont été établis; ils cadrent avec les indicateurs clés de performance des services au public mentionnés précédemment et ont été choisis en fonction d'objectifs précis, ce qui permet d'en mesurer la progression par rapport aux nouveaux objectifs stratégiques de Metrolinx. Ces indicateurs clés de performance influenceront sur les résultats des activités présentés dans les réalisations de Metrolinx, ce qui, ultimement, se répercutera sur les résultats régionaux.

## Résultats régionaux

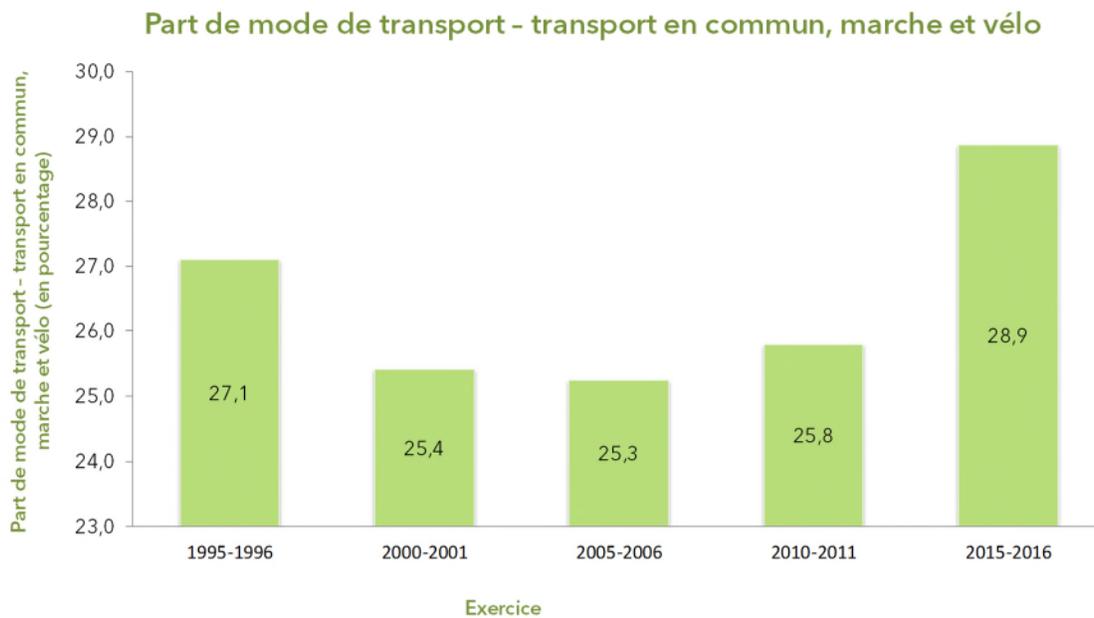
### Trajets par habitant

L'indicateur de performance « Trajets par habitant » représente le nombre moyen de trajets effectués par chaque membre de la population dans la RGTH pour l'exercice considéré. Au cours des deux dernières décennies, les trajets par habitant ont augmenté de 14,1 % pour s'établir à 105 trajets en 2015-2016.



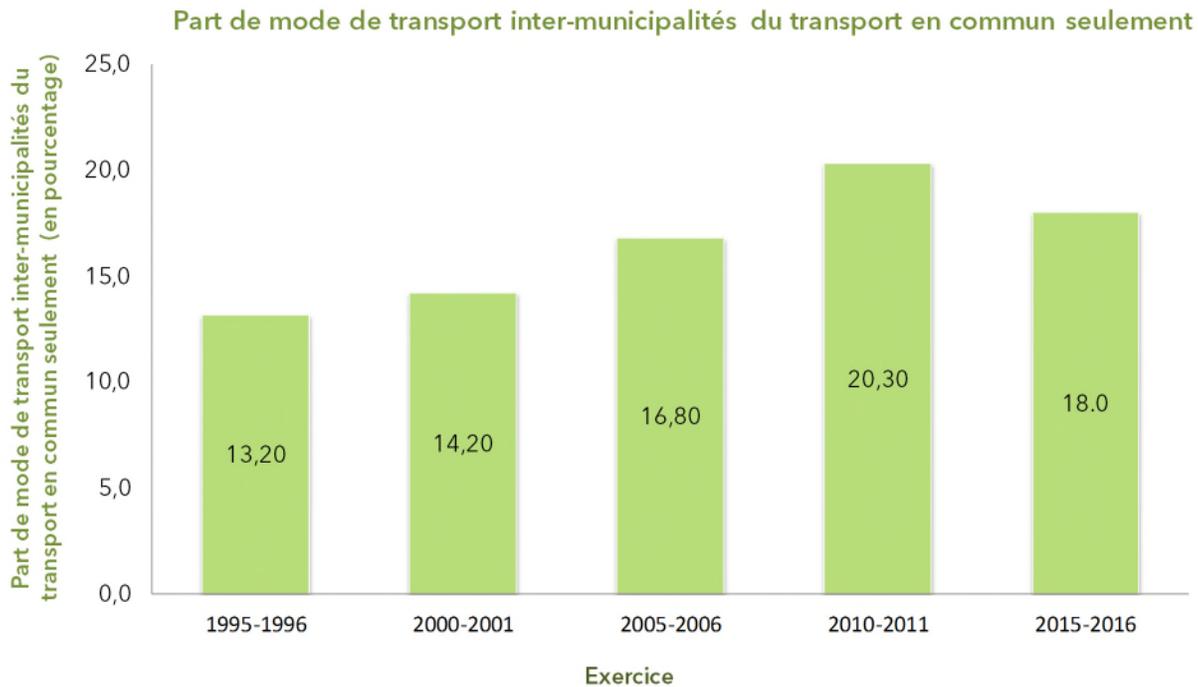
## Part de mode de transport - transport en commun, marche et vélo

L'indicateur clé de performance « Part de mode de transport - transport en commun, marche et vélo » mesure le nombre moyen de trajets effectués en transport en commun, à la marche et en vélo en pourcentage du total des trajets effectués au cours de la période de pointe du matin (en semaine, de 6 h 30 à 9 h 30) pour l'exercice considéré. Depuis 1995-1996, cet indicateur a augmenté de 1,8 % pour s'établir à 28,9 % en 2015-2016. La croissance de 3,1 % enregistrée depuis 2010-2011 reflète une croissance modérée du nombre total de trajets, mais une augmentation considérable des trajets en transport en commun, à la marche et en vélo.



## Part de mode de transport intermunicipalités du transport en commun seulement

L'indicateur clé de performance « Part de mode de transport intermunicipalités du transport en commun seulement » mesure le nombre moyen de trajets effectués en transports en commun entre les municipalités en pourcentage du total des trajets effectués entre les diverses municipalités de la RGTH au cours de la période de pointe du matin pour l'exercice considéré. Au cours des deux dernières décennies, ce pourcentage a augmenté de 4,8 % pour s'établir à 18,0 % en 2015-2016. Fait à noter, l'étude de 2011 avait surestimé l'achalandage de GO Transit pour l'exercice 2010-2011, ce qui a causé une surévaluation de l'indicateur clé de performance pour cette période.

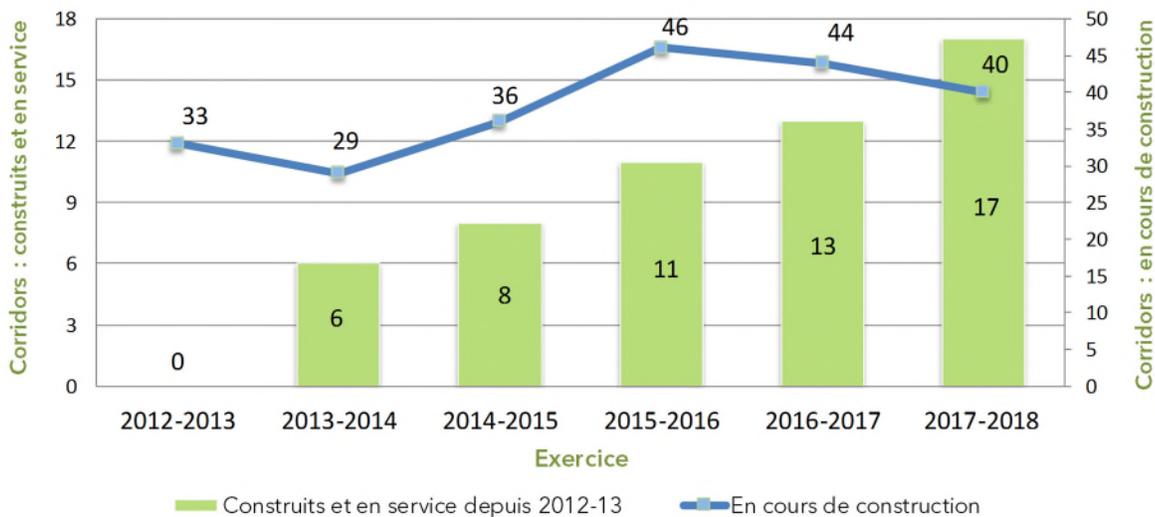


## Indicateurs clés de performance : Réalisations de Metrolinx

### Nouveaux corridors de transport en commun rapide

Il existe deux indicateurs clés de performance qui mesurent la progression de l'implantation d'un système de transport en commun rapide dans la région, à savoir les nouveaux corridors de transport en commun rapide - construits et en service (en km) et les nouveaux corridors de transport en commun rapide - en voie de construction (en km). Depuis 2012-2013, Metrolinx a construit une infrastructure de transport en commun rapide de 17 km. En 2017-2018, elle en a construit 3,6 km pour le prolongement du projet vivaNext jusqu'au Vaughn Metropolitan Centre et 0,4 km pour les voies réservées aux autobus de Mississauga. À la fin de 2017-2018, 40 km de voies rapides pour le transport en commun étaient en cours de construction, ce qui comprend 19 km pour le TLR Eglinton Crosstown et 21 km pour le Service rapide par autobus vivaNext longeant l'autoroute 7.

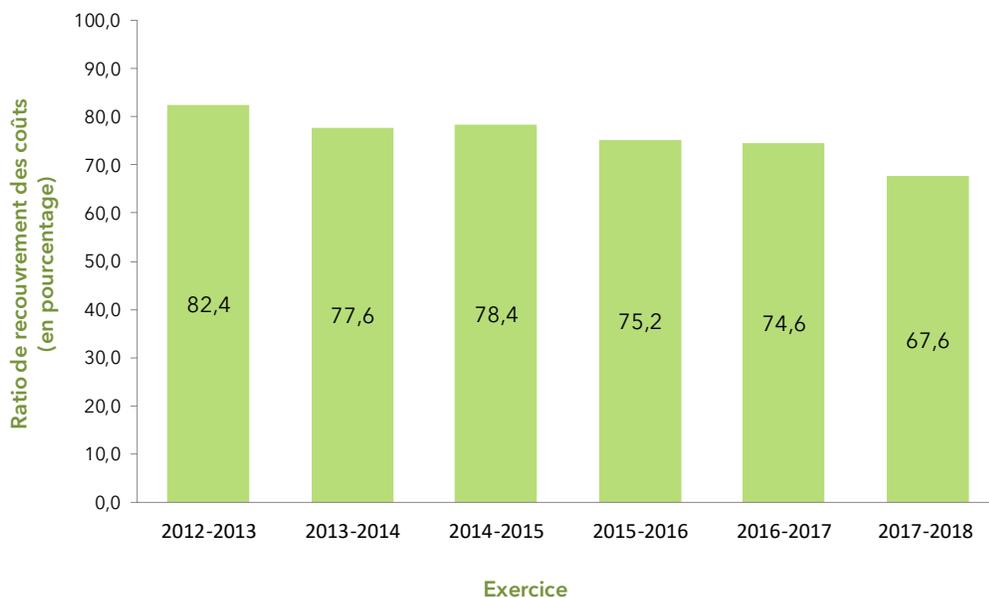
Nouveaux corridors de transport en commun rapide (km)



## Ratio de recouvrement des coûts

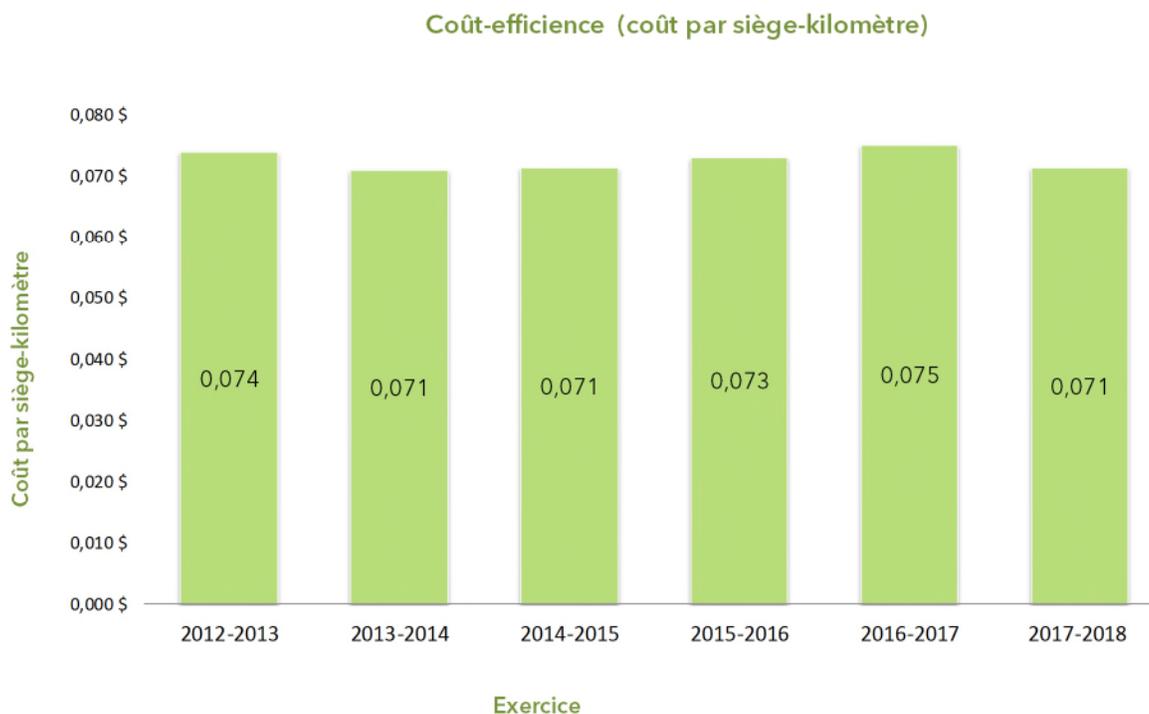
Le ratio de recouvrement des coûts, qui correspond au rapport entre le total des produits (exclusion faite de la subvention de fonctionnement, des autres subventions, du produit de la vente d'actifs et des produits extraordinaires) et le total des charges d'exploitation, représente la part d'autofinancement des activités d'exploitation. Metrolinx compare ses ratios de recouvrement des coûts à ses ratios historiques et aux ratios de référence du secteur. Metrolinx a toujours eu l'un des meilleurs ratios de recouvrement des coûts parmi ses homologues nord-américains. Le ratio de 2017-2018 (compte non tenu des activités liées à PRESTO) est de 67,6 %, en baisse de 7,0 % par rapport à celui de 2016-2017. Cette diminution découle essentiellement de l'ajout de services hors période de pointe en journée, en soirée et les fins de semaine; en effet, le recouvrement de coûts de ces services est moindre puisque l'achalandage hors période de pointe est en cours d'établissement. En outre, des investissements de départ relativement à l'exploitation, c.-à-d. de nouvelles équipes et de nouveaux trains et autobus, et des investissements de base dans de nouveaux systèmes d'entreprise ont été faits pour soutenir la croissance future de l'entreprise.

Ratio de recouvrement des coûts



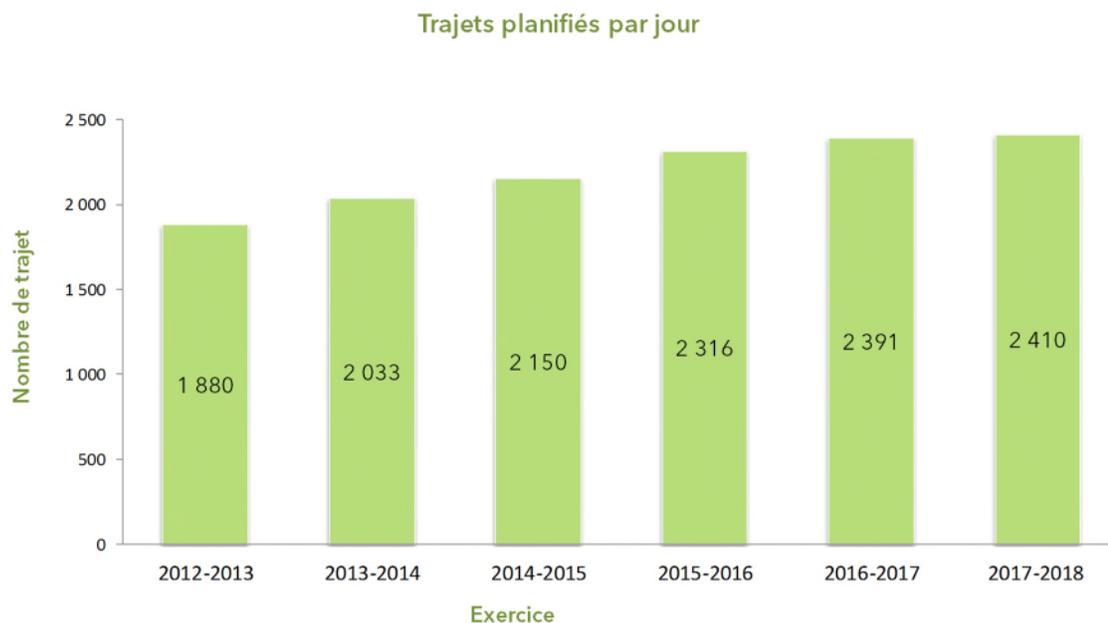
## Coût-efficience

Le ratio coût-efficience, qui est l'un des indicateurs clés de performance, indique les charges d'exploitation liées au transport (train et autobus) engagées par siège-kilomètre au cours de la période. Cet indicateur clé de performance mesure le degré d'efficience de l'entreprise en matière de prestation de services de transport en commun. Pour l'exercice 2017-2018, le ratio coût-efficience de 0,071 \$ est légèrement plus faible que celui de 0,075 \$ en 2016-2017. Cette baisse est attribuable à une augmentation du nombre total de trajets par jour ainsi qu'à une capacité accrue attribuable à l'ajout d'autobus à deux étages.



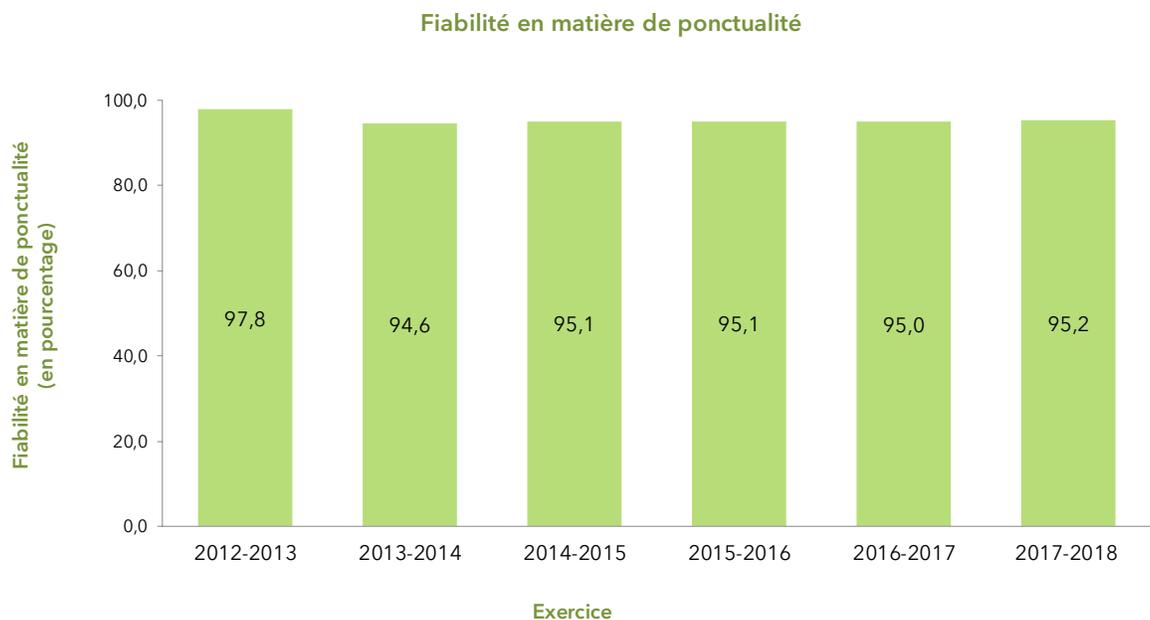
## Trajets planifiés par jour

Le nombre de trajets planifiés par jour représente la moyenne des trajets planifiés par jour en train et en autobus qui sont offerts au public pendant la période visée par l'évaluation. Le nombre de trajets planifiés par jour a augmenté de 0,8 % par rapport à 2016-2017, s'établissant à 2 410 pour 2017-2018. Cette hausse rend compte des nouveaux services de transport ferroviaire hors période de pointe offerts les jours de semaine, en soirée et les fins de semaine depuis 2017-2018.



## Fiabilité en matière de ponctualité

La fiabilité en matière de ponctualité, qui est l'un des indicateurs clés de performance, indique la proportion des trajets planifiés pour lesquels les arrivées à destination sont à l'heure pendant la période visée par l'évaluation. La ponctualité se définit comme une arrivée dans un intervalle de 5 minutes précédant ou suivant l'heure prévue dans le cas des trains, et de 15 minutes dans le cas des autobus. La ponctualité a été égale d'un exercice à l'autre, affichant un ratio de 95,2 % qui dépasse notre cible de 94 %. Des analyses en cours utilisant les données obtenues par la RAO/LAV (Répartition assistée par ordinateur/Localisation automatique de véhicules) ont permis d'établir des horaires qui rendent davantage compte des conditions d'exploitation changeantes, ce qui a permis aux services d'autobus de dépasser leurs cibles de performance et de contribuer ainsi à la croissance des résultats de Metrolinx.



## Compétitivité de GO Transit

D'un point de vue économique, GO Transit demeure un choix de prédilection pour les usagers du transport en commun dans la RGTH. Un trajet par GO Transit représente environ 63 % du coût total associé à un trajet en voiture (coûts de l'essence et du stationnement). Le coût moyen par kilomètre parcouru en voiture est de 0,33 \$, alors que pour le transport en commun, il est de 0,20 \$. Ce coût rend compte seulement du coût du carburant et du stationnement au centre-ville de Toronto et fait exclusion des frais supplémentaires liés à l'entretien et à la possession du véhicule pouvant découler de l'augmentation du kilométrage du véhicule. Le coût du carburant est basé sur le prix moyen de l'essence à Toronto entre avril 2017 et mars 2018. GO Transit continue d'offrir des transports confortables et une expérience agréable, ainsi qu'un mode de déplacement économique et concurrentiel pour les usagers.



# ÉTATS FINANCIERS VÉRIFIÉS

Metrolinx

États financiers  
31 mars 2018



Le 29 juin 2018

## **Rapport de l'auditeur indépendant**

### **Au conseil d'administration de Metrolinx**

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de Metrolinx, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2018, les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, constituées d'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 Normes comptables pour le secteur public du Canada, ainsi que du contrôle interne que la direction 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.

*PricewaterhouseCoopers LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l.  
PwC Tower, 18 York Street, Suite 2600, Toronto, Ontario, Canada M5J 0B2  
Tél. : +1 416 863 1133, Téléc. : +1 416 365 8215, [www.pwc.com/ca/fr](http://www.pwc.com/ca/fr)*

« PwC » s'entend de PricewaterhouseCoopers LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l., une société à responsabilité limitée de l'Ontario.



Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus 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 2018 ainsi que des résultats de ses activités, de l'évolution de son actif net et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables pour le secteur public du Canada.

*PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.*

**Comptables agréés, experts-comptables autorisés**

# Metrolinx

## État de la situation financière

Au 31 mars 2018

(en milliers de dollars)

	2018 \$	2017 \$
<b>Actif</b>		
<b>À court terme</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 5)	257 813	469 851
Créances (note 7)	144 766	72 354
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario	714 692	368 985
Apports à recevoir de municipalités (note 11)	95 460	-
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	11 196	35 297
Pièces de rechange et fournitures	15 175	11 851
Charges payées d'avance	11 979	14 305
	<hr/>	<hr/>
	1 251 081	972 643
<b>Créances - à long terme (note 7)</b>	74 787	74 787
<b>Apports à recevoir de la Province de l'Ontario - à long terme (note 10)</b>	1 325 121	1 164 757
<b>Immobilisations (note 6)</b>	19 128 047	16 108 846
<b>Acomptes sur terrains (note 8)</b>	165 101	145 079
<b>Avances sur projets d'investissement (note 8)</b>	85 382	221 216
<b>Bail à long terme (note 9)</b>	26 899	27 226
	<hr/>	<hr/>
	22 056 418	18 714 554
<b>Passif</b>		
<b>À court terme</b>		
Dettes et charges à payer	1 227 995	964 641
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO (note 5)	60 047	44 965
	<hr/>	<hr/>
	1 288 042	1 009 606
<b>Dettes à long terme (note 10)</b>	1 325 121	1 164 757
<b>Apports reportés afférents aux immobilisations (note 11)</b>	16 289 789	13 885 963
<b>Passif au titre des prestations de retraite supplémentaires (note 13)</b>	65 706	63 530
<b>Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs (note 14)</b>	137 772	129 519
	<hr/>	<hr/>
	19 106 430	16 253 375
<b>Actif net</b>		
<b>Actifs nets investis en immobilisations (note 15)</b>	3 088 741	2 589 178
<b>Actifs nets investis dans le bail à long terme</b>	26 899	27 226
<b>Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 16)</b>	26 332	26 332
<b>Insuffisance de l'actif net</b>	(191 984)	(181 557)
	<hr/>	<hr/>
	2 949 988	2 461 179
	<hr/>	<hr/>
	22 056 418	18 714 554
<b>Dépendance économique (note 2)</b>		
<b>Engagements (note 17)</b>		
<b>Éventualités (note 18)</b>		

Approuvé par le conseil d'administration,



, administrateur



, administrateur

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

# Metrolinx

## État des résultats

Pour l'exercice clos le 31 mars 2018

---

(en milliers de dollars)

	2018 \$	2017 \$
<b>Produits</b>		
Produits de fonctionnement	598 140	567 592
Apport de la Province de l'Ontario	341 309	262 834
Revenus de placement	7 537	4 449
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (note 11)	616 494	520 871
Profit (perte) à la cession d'immobilisations	19 837	(376)
	<hr/> 1 583 317	<hr/> 1 355 370
<b>Charges</b>		
Fournitures et services	97 112	88 746
Entretien du matériel	118 192	99 944
Installations et voies	146 002	129 897
Salaires et charges sociales	318 656	282 963
Exploitation des trains et des autobus	314 570	248 185
Amortissement des immobilisations	611 795	521 815
Amortissement de l'actif au titre du bail à long terme	327	327
	<hr/> 1 606 654	<hr/> 1 371 877
<b>Excédent des charges sur les produits</b>	<hr/> <b>(23 337)</b>	<hr/> <b>(16 507)</b>

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

# Metrolinx

## État de l'évolution de l'actif net Pour l'exercice clos le 31 mars 2018

(en milliers de dollars)

					2018	2017
	Investis en immobi- lisations \$ (note 15)	Investis dans le bail à long terme \$	Actifs nets grevés d'une affectation interne \$ (note 16)	Insuffi- sance \$	Total \$	Total \$
<b>Solde à l'ouverture</b>	2 589 178	27 226	26 332	(181 557)	2 461 179	2 236 569
Excédent des charges sur les produits	-	-	-	(23 337)	(23 337)	(16 507)
Amortissement (déduction faite de l'amortissement porté aux produits)	(1 803)	(327)	-	2 130	-	-
Actifs fournis par la Province de l'Ontario [note 19 b)]	-	-	-	-	-	10
Acquisitions de terrains, déduction faite des acomptes	347 045	-	-	-	347 045	107 911
Cession de terrains	(10 780)	-	-	10 780	-	-
Acomptes sur terrains	165 101	-	-	-	165 101	133 196
<b>Solde à la clôture</b>	<b>3 088 741</b>	<b>26 899</b>	<b>26 332</b>	<b>(191 984)</b>	<b>2 949 988</b>	<b>2 461 179</b>

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

# Metrolinx

## État des flux de trésorerie

Pour l'exercice clos le 31 mars 2018

(en milliers de dollars)

	2018 \$	2017 \$
<b>Flux de trésorerie liés aux :</b>		
<b>Activités de fonctionnement</b>		
Excédent des charges sur les produits	(23 337)	(16 507)
Amortissement des immobilisations et du bail à long terme	612 122	522 142
Perte (profit) à la cession d'immobilisations	(19 837)	376
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(616 494)	(520 871)
Avantages sociaux futurs, déduction faite des paiements	10 429	14 159
	<u>(37 117)</u>	<u>(701)</u>
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		
Créances	(72 412)	5 814
Pièces de rechange et fournitures	(3 325)	65
Charges payées d'avance	2 326	2 014
Dettes et charges à payer	139 898	(226 360)
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	15 082	10 320
	<u>44 452</u>	<u>(208 848)</u>
<b>Activités d'investissement</b>		
Achat d'immobilisations	(2 998 160)	(1 637 308)
Produit de la cession d'immobilisations	37 119	700
Acomptes sur terrains (note 15)	(165 101)	(133 196)
Avances sur projets d'investissement (note 18)	(85 382)	(221 216)
	<u>(3 211 524)</u>	<u>(1 991 020)</u>
<b>Activités de financement</b>		
Subventions reçues pour l'acquisition de terrains	512 146	241 107
Apports de capital	2 442 888	1 955 261
	<u>2 955 034</u>	<u>2 196 368</u>
<b>Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	<b>(212 038)</b>	<b>(3 500)</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture</b>	<b>469 851</b>	<b>473 351</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture</b>	<b>257 813</b>	<b>469 851</b>
<b>Information supplémentaire sur les flux de trésorerie</b>		
Activités d'investissement sans effet de trésorerie		
Variation des dettes et charges à payer à l'égard des immobilisations	123 456	595 482
Variation de l'avance de la Province de l'Ontario	-	(14 004)
Variation de la dette à long terme au titre des immobilisations et de l'apport à recevoir de la Province	160 364	220 207
Actifs apportés par la Province de l'Ontario [(note 19 b)]	-	10
Activités de financement sans effet de trésorerie		
Apports de capital à recevoir ou à payer	(417 067)	(376 827)

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

(en milliers de dollars)

## 1 Nature des activités

Metrolinx est une agence d'État relevant du ministère des Transports de l'Ontario (le « MTO »), constituée sans capital-actions et exonérée 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 du grand Toronto*, 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 du grand Toronto*, qui a été renommée *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 (la « RGTH »). Grâce à la démarche régionale qu'elle a adoptée, Metrolinx amène la Province de l'Ontario (la « Province »), les municipalités et les organismes de transport locaux à trouver des solutions de transport à long terme qui soient viables sur le plan économique et durables sur le plan environnemental.

GO Transit est une unité commerciale de Metrolinx qui exploite un réseau interrégional de transport en commun composé de couloirs d'autobus et de couloirs ferroviaires intégrés. Le réseau d'autobus et de trains dessert principalement les collectivités de la région du Grand Toronto et de Hamilton, dont les villes de Toronto et de Hamilton. GO Transit dessert également les régions de Halton, de Peel, de York, de Durham, les comtés de Simcoe, de Dufferin et de Wellington, les villes de Barrie, de Guelph, de Kitchener et de Niagara Falls et la municipalité de Bradford-West Gwillimbury.

L'Union Pearson (« UP ») Express est responsable de la prestation d'un service ferroviaire express exclusif de haute qualité reliant les plus grandes plaques tournantes du transport au Canada, à savoir la gare Union, au centre-ville de Toronto, et l'Aéroport international Toronto-Pearson. L'UP Express a commencé ses activités le 6 juin 2015.

PRESTO est une unité commerciale qui exploite le système tarifaire PRESTO, une carte tarifaire électronique qui permet aux usagers de passer sans difficulté d'un réseau de transport en commun à un autre.

## 2 Dépendance économique

Metrolinx tire actuellement ses produits principalement de la prestation de services de transport par GO Transit, l'UP Express et de la carte PRESTO.

Metrolinx touche en outre des subventions publiques :

- des trois paliers de gouvernement, en soutien aux investissements qu'elle réalise dans ses infrastructures devant servir à la prestation de services de transport actuels et futurs;
- de la Province de l'Ontario, sous forme de subvention de fonctionnement annuelle, en guise de soutien supplémentaire à la prestation de services de transport.

Metrolinx est tributaire du versement des subventions ci-dessus pour la prestation continue, le développement de ses services et l'acquittement de ses obligations.

(en milliers de dollars)

### 3 Sommaire des principales méthodes comptables

#### Présentation des états financiers

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux normes comptables pour le secteur public pour les organismes du secteur public, y compris ceux sans but lucratif, recommandées par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (« CCSP ») des Comptables professionnels agréés du Canada (« CPA Canada »).

#### Instruments financiers

Les instruments financiers sont des actifs ou des passifs financiers de Metrolinx qui, de façon générale, lui procurent le droit de recevoir de la trésorerie ou un autre actif financier d'une autre partie, ou l'obligent à payer de la trésorerie ou tout autre actif financier à une autre partie.

Tous les instruments financiers présentés à l'état de la situation financière de Metrolinx sont évalués comme suit :

Trésorerie et équivalents de trésorerie	coût amorti
Créances	coût amorti
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario	coût amorti
Apports à recevoir de municipalités	coût amorti
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	coût amorti
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario - à long terme	coût amorti
Dettes et charges à payer	coût amorti
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	coût amorti
Dettes à long terme	coût amorti

Les coûts de transaction liés aux actifs évalués à la juste valeur sont passés en charges à mesure qu'ils sont engagés.

La juste valeur de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des créances, des apports à recevoir de la Province de l'Ontario, des apports à recevoir du gouvernement du Canada, des dettes et charges à payer, du montant à payer à la Province de l'Ontario et des portefeuilles électroniques de la carte PRESTO se rapproche de leur valeur comptable en raison de la nature à court terme de ces instruments financiers. La juste valeur des autres instruments financiers se rapproche de leur valeur comptable, sauf indication contraire, selon les cours du marché que Metrolinx peut consulter pour des instruments financiers assortis de risques, de durées et de dates d'échéance analogues.

La juste valeur représente le montant qui serait échangé entre des parties agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence, et la meilleure indication de ce montant est le prix coté sur un marché, le cas échéant. Les justes valeurs de Metrolinx sont estimées par la direction, laquelle se fonde en général sur la conjoncture du marché existant à un moment donné. De par leur nature, les estimations sont subjectives et elles impliquent des incertitudes et l'exercice d'une bonne part de jugement.

De temps à autre, Metrolinx conclut des contrats visant du carburant diesel afin de gérer les risques liés au prix du carburant diesel. Ces instruments dérivés sont comptabilisés à l'état de la situation financière à titre

(en milliers de dollars)

d'actif ou de passif, et sont évalués à la juste valeur. Les profits et pertes latents sur la juste valeur des instruments dérivés sont comptabilisés à l'état des gains et pertes de réévaluation.

Metrolinx ne détient ni n'émet d'instruments financiers dérivés à des fins de transaction ou de spéculation, et des contrôles sont en place pour détecter et empêcher ces activités. Au 31 mars 2018, Metrolinx n'avait conclu aucun nouveau contrat dérivé.

#### **Trésorerie et équivalents de trésorerie**

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

#### **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 selon 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 son acquisition, à sa construction, à sa mise en valeur ou à son amélioration. Les salaires et les charges sociales des membres du personnel qui participent directement à l'acquisition, à la mise en valeur ou à la construction d'une immobilisation sont incorporés au coût de l'immobilisation.

Metrolinx a adopté une approche fondée sur l'ensemble de l'immobilisation pour la capitalisation et l'amortissement de ses bâtiments et de son matériel roulant (trains et autobus). Selon cette approche, toutes les composantes structurelles d'une immobilisation (éclairage, ascenseurs, climatisation, etc.) sont amorties sur la durée de vie utile calculée pour l'ensemble de l'immobilisation.

Si la mise en valeur ou la construction d'une immobilisation est abandonnée ou reportée à une date indéterminée, les coûts déjà inscrits à l'actif sont passés en charges, à moins que l'immobilisation puisse servir à d'autres fins ou que le recouvrement des coûts auprès d'un tiers puisse être raisonnablement estimé et que le recouvrement soit probable aux termes des ententes à cet égard.

Les immobilisations résultant d'un contrat lié au modèle de diversification des modes de financement (« DMF ») pour la conception, la construction, le financement, l'entretien et l'exploitation comportent une composante représentant les coûts en capital liés à la conception et à la construction qui seront payés lorsque la construction des immobilisations sera presque achevée, et le reste des coûts sera payé sur la durée de vie utile, avec comptabilisation d'un apport correspondant à recevoir de la Province de l'Ontario. Les paiements de service annuel et les paiements sur le cycle de vie sont versés annuellement sur la durée du contrat.

(en milliers de dollars)

#### Amortissement

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

Bâtiments, dont les abribus et les loges de changeurs	De 5 à 40 ans
Améliorations locatives	Durée du bail
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	De 20 à 30 ans
Améliorations aux installations d'emprise ferroviaire	20 ans
Travaux de voie et installations	20 ans
Autobus, dont les autobus à impériale	10 ans
Aires de stationnement	20 ans
Matériel et logiciels informatiques	De 5 à 10 ans
Sauts-de-mouton	50 ans
Autres, dont le mobilier et le matériel	De 3 à 12 ans

Les travaux en cours comprennent les frais directement liés à la construction et à la mise en valeur. Aucun amortissement n'est comptabilisé avant la mise en service des actifs.

#### Bail à long terme

Le bail à long terme représente le paiement par anticipation dans le cadre du contrat de location de la gare Union. Le montant est amorti selon le mode linéaire sur 100 ans, soit la durée du contrat de location majorée d'une période de renouvellement.

#### Avantages sociaux futurs

Metrolinx verse des prestations de retraite par l'entremise du Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario (« OMERS »). La charge d'une période correspond aux cotisations devant être versées pour cette période.

Metrolinx verse des prestations de retraite supplémentaires calculées selon la méthode de répartition des prestations, laquelle rend compte des prestations prévues pour les services rendus jusqu'alors. Les ajustements découlant de modifications apportées au régime d'avantages sociaux, de gains et pertes de réévaluation et de révisions d'hypothèses sont amortis en résultat sur la durée de service résiduelle moyenne des salariés actifs. Le coût des services passés est porté en charges lorsqu'il est engagé.

Metrolinx propose également d'autres avantages sociaux futurs calculés selon la méthode de répartition des prestations, laquelle rend compte des prestations prévues pour les services rendus jusqu'alors. Les ajustements découlant de modifications apportées au régime d'avantages sociaux, de gains et pertes de réévaluation et de révisions d'hypothèses sont amortis en résultat sur la durée de service résiduelle moyenne des salariés actifs. Le coût des services passés est porté en charges lorsqu'il est engagé.

#### Produits tirés des services de transport en commun

Les produits sont comptabilisés lorsque le service de transport est rendu.

(en milliers de dollars)

#### **Apports**

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

Les apports reportés afférents aux immobilisations correspondent aux fonds reçus aux fins de l'acquisition d'immobilisations autres que des terrains. Ces apports reportés sont comptabilisés dans les produits sur la période d'amortissement des immobilisations auxquelles ils se rapportent.

Les apports reçus pour l'acquisition de terrains, y compris les acomptes sur terrains, sont comptabilisés comme augmentations directes de l'actif net.

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

Les actifs nets grevés d'une affectation interne constituent une source de financement réservée pour les obligations prévues et destinée à procurer une certaine marge de manœuvre pour faire face aux éventualités. Toutes les réserves sont approuvées par le conseil d'administration et sont présentées à l'état de la situation financière à titre d'actifs nets.

#### **Passif au titre des sites contaminés**

Metrolinx évalue tous les terrains qu'elle détient en vue de déterminer si des biens fonciers ne servant pas à la prestation de services de transport en commun et de services connexes sont contaminés, selon la définition de contamination donnée par les normes et exigences réglementaires. Un passif découle de la présence de contaminations, s'il y a lieu, mais également des perturbations qu'elles occasionnent alors ou qu'elles pourraient occasionner ultérieurement pour les biens fonciers en cause. La totalité des terrains ont été répertoriés et évalués en application de la norme. Aucun passif n'a été déclaré à cet égard pour l'exercice écoulé.

#### **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 présentés au titre des actifs et des passifs, des actifs et passifs éventuels à la date de clôture ainsi que des produits et des charges indiqués pour la période considérée. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations. Les éléments qui font l'objet d'estimations importantes sont l'amortissement des immobilisations, certains passifs à payer, et les passifs au titre des prestations de retraite supplémentaires et d'autres avantages sociaux futurs.

#### **Futures prises de position comptables**

La direction étudie actuellement les communications du CCSP au sujet des normes en voie d'élaboration. Citons par exemple l'énoncé de concept sur le cadre conceptuel révisé, l'énoncé de principes sur le modèle d'information révisé pour le secteur public canadien, un document de consultation sur l'approche du CCSP à l'égard des Normes comptables internationales du secteur public et une norme sur les instruments financiers.

(en milliers de dollars)

## 4 Instruments financiers et gestion du risque

Les actifs et passifs financiers de Metrolinx sont exposés aux risques suivants :

### Risque de crédit

Metrolinx est exposée à un risque de crédit en raison de ses créances. La direction est d'avis que le risque est en l'occurrence négligeable étant donné que la plupart des créances sont à recevoir des gouvernements des paliers fédéral, provincial et municipal et des 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 lié à ses passifs à long terme, car ceux-ci sont principalement contractés auprès d'entités apparentées et qu'ils ne portent pas intérêt.

### Autre risque de prix

Metrolinx consomme du carburant diesel et subit donc l'effet des fluctuations des cours du pétrole brut, qui pourraient avoir une incidence importante sur les coûts de prestation de services de transport. Ce risque peut être atténué, à l'occasion, par des contrats d'achat à terme de carburant diesel servant à fixer les frais d'exploitation futurs engagés par Metrolinx relativement à son utilisation de carburant diesel.

## 5 Soldes de portefeuilles électroniques de la carte PRESTO

Les soldes des portefeuilles électroniques de la carte PRESTO, d'un total de 60 047 \$ (44 964 \$ en 2017), ont été inclus sous le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie. Les soldes des portefeuilles électroniques étant détenus au nom des titulaires de carte de transport, un passif est comptabilisé à l'état de la situation financière.

(en milliers de dollars)

## 6 Immobilisations

			2018	2017
	Coût \$	Amortissement cumulé \$	Montant net \$	Montant net \$
Terrains	2 307 424	-	2 307 424	2 189 960
Bâtiments	1 976 339	499 706	1 476 633	933 674
Améliorations locatives	101 984	40 497	61 487	62 956
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	2 490 812	831 805	1 659 007	1 462 052
Améliorations aux installations d'emprise ferroviaire	1 446 653	714 997	731 656	672 372
Sauts-de-mouton, voies et installations	3 436 358	667 600	2 768 758	2 643 451
Travaux en cours	7 934 424	-	7 934 424	6 121 592
Autobus	431 969	218 625	213 344	197 839
Aires de stationnement	837 645	283 306	554 339	510 036
Matériel et logiciels informatiques	1 384 326	582 573	801 753	765 544
Autres	791 159	171 937	619 222	549 370
	<b>23 139 093</b>	<b>4 011 046</b>	<b>19 128 047</b>	<b>16 108 846</b>

Les travaux en cours portent sur les éléments suivants :

	2018 \$	2017 \$
Expansion du couloir ferroviaire	721 963	436 892
Gare Union	381 171	341 615
Parc ferroviaire	449 047	518 406
Système PRESTO	111 845	63 737
Transport léger sur rail et Service rapide par bus	5 133 332	3 466 400
Divers	1 137 066	1 294 542
	<b>7 934 424</b>	<b>6 121 592</b>

Les travaux en cours ont trait à des projets qui devraient être mis en service dans un horizon de un an à six ans.

# Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2018

(en milliers de dollars)

## 7 Créances

Les créances se ventilent comme suit :

	2018 \$	2017 \$
TVH recouvrable	64 919	49 728
Autres créances	79 847	22 626
	<hr/>	<hr/>
	144 766	72 354
Coûts de projets irrécupérables à recouvrer de la Ville de Toronto	74 787	74 787
	<hr/>	<hr/>
	219 553	147 141

Les créances comprennent un montant de 74 787 \$ (74 787 \$ en 2017) lié à la conception du couloir de transport léger sur rail (« TLR ») Scarborough de la Ville de Toronto engagé par Metrolinx au 31 mars 2016 et ne comprennent pas les coûts liés à une quelconque modification ou résiliation de contrats avec des tiers fournisseurs. Le 8 octobre 2013, le conseil de ville de Toronto a voté en faveur du remplacement du projet de TLR en cours de construction, en vertu de l'entente-cadre, par le métro de Scarborough. La Ville de Toronto a convenu de défrayer Metrolinx des dépenses engagées à l'égard du TLR Scarborough, y compris tous les coûts éventuels liés au contrat de fourniture de véhicules du TLR. En conséquence, les coûts engagés à ce jour ont été reclassés des travaux en cours aux créances ne portant pas intérêt.

## 8 Avances sur projets d'investissement

Metrolinx a conclu avec la York Region Rapid Transit Corporation (la « YRRTC »), la Municipalité régionale de York (la « Région de York »), la Ville de Toronto et la TTC des protocoles d'entente décrivant les projets, les prévisions de coûts et les responsabilités des parties prenantes. Les protocoles d'entente définissent également les frais admissibles et les droits de propriété des projets visés par les ententes. Le 14 avril 2011, une entente-cadre a été conclue avec la YRRTC et la Région de York, couvrant les frais admissibles qui ont été et qui seront engagés dans la construction de la voie pour service rapide par bus (« SRB »). Le protocole d'entente avec la Ville de Toronto et la TTC a été prorogé jusqu'au 30 septembre 2012 ou jusqu'à la date à laquelle Metrolinx, la TTC et la Ville auront conclu des ententes juridiques définitives, selon la première de ces dates. Le 28 novembre 2012, une entente-cadre a été signée avec la TTC et la Ville de Toronto portant sur les coûts de la construction des couloirs de TLR Eglinton, Scarborough, Finch West et Sheppard East. L'entente-cadre couvre également la gouvernance du projet et les coûts liés au DMF du centre de maintenance ferroviaire de l'Est.

Dans le cadre de ces ententes, des avances ont été versées à la Région de York et à la TTC en vue de leur fournir un fonds de roulement pour le versement d'acomptes sur terrains totalisant 164 201 \$ (144 029 \$ en 2017) et pour le paiement des coûts liés à d'autres projets totalisant 85 382 \$ (221 216 \$ en 2017) visant le financement des projets de développement entrepris par la Région de York et la TTC au nom de Metrolinx. Les acomptes sur terrains susmentionnés concernent l'obtention future de servitudes perpétuelles requises pour l'exploitation de la voie de SRB de la Région de York. Les avances sur projets d'investissement doivent être détenues dans un compte distinct, et tout intérêt cumulé, imputé au projet.

(8)

# Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2018

(en milliers de dollars)

Au 31 mars 2018, Metrolinx avait dépensé environ 5 845 433 \$ (4 440 449 \$ en 2017) relativement à ces projets, y compris les montants ci-après qui ont été avancés en prévision de coûts devant être engagés jusqu'au 30 juin 2018 et les acomptes liés aux servitudes perpétuelles futures.

	2018 \$	2017 \$
Région de York	238 601	354 263
TTC	10 982	10 982
	249 583	365 245
Autres acomptes sur terrains	900	1 050
	<u>250 483</u>	<u>366 295</u>

## 9 Bail à long terme

	2018		2017	
	Coût \$	Amortissement cumulé \$	Montant net \$	Montant net \$
Tenure à bail, gare Union	32 704	5 805	26 899	27 226

## 10 Dette à long terme et apports à recevoir de la Province de l'Ontario - à long terme

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2016, Metrolinx et Infrastructure Ontario ont conclu un contrat de DMF avec Crosslinx Transit Solutions visant la conception, la construction, le financement et l'entretien de sa ligne de TLR Eglinton Crosstown. Ce contrat de DMF a une durée de 30 ans et une valeur globale de 9 103 676 \$. Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2015, Metrolinx et Infrastructure Ontario avaient conclu avec Plenary Infrastructure un autre contrat de DMF, d'une durée de 30 ans et d'une valeur globale de 921 794 \$, visant la conception, la construction, le financement et l'entretien de l'installation de Whitby (auparavant connue sous le nom de centre de maintenance ferroviaire de l'Est). Le montant de ce contrat comprend également des paiements liés au cycle de vie effectués sur la durée du contrat et totalisant 76,6 M\$.

(en milliers de dollars)

Les coûts engagés au 31 mars 2018 relativement à ces contrats sont comptabilisés dans les travaux en cours et sont indiqués ci-après.

			<u>2018</u>	<u>2017</u>
	TLR Eglinton Crosstown \$	Installation de Whitby \$	Montant net \$	Montant net \$
Coûts engagés	2 262 447	518 570	2 781 017	1 823 492
Montants payés ou à payer à moins de un an	(1 137 047)	(318 849)	(1 455 896)	(658 735)
Montants à payer à long terme	<u>1 125 400</u>	<u>199 721</u>	<u>1 325 121</u>	<u>1 164 757</u>

Un apport correspondant à recevoir de la Province pour les coûts engagés jusqu'à ce jour est comptabilisé dans les apports reportés afférents aux immobilisations.

## 11 Apports reportés afférents aux immobilisations

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

	<u>2018</u> \$	<u>2017</u> \$
Solde à l'ouverture	13 885 963	11 854 540
Apports reçus ou à recevoir au cours de la période pour l'acquisition d'immobilisations		
Province de l'Ontario	2 799 609	2 518 187
Municipalités	109 086	7 662
Gouvernement du Canada	111 625	26 445
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(616 494)	(520 871)
Solde à la clôture	<u>16 289 789</u>	<u>13 885 963</u>

Metrolinx reçoit insuffisamment de financement municipal pour ce qui est de son programme d'investissement. La Province a fourni un crédit-relais de 65 650 \$ au cours de l'exercice écoulé (81 549 \$ en 2017), dont le cumul s'établit à 1 261 683 \$ (1 196 033 \$ en 2017). La Province cherchera à combler cette insuffisance de financement avec ses partenaires municipaux.

La Ville de Toronto a accepté de fournir une contribution de 95 460 \$ relativement aux travaux de saut-de-mouton et de relocalisation des services publics effectués par Metrolinx dans le corridor Georgetown South (GTS). Une entente de principe conclue en janvier 2018 entre la Province et la Ville de Toronto permet à Metrolinx de récupérer les coûts admissibles qu'elle a engagés pour le compte de la Ville.

(en milliers de dollars)

## 12 Cotisations de retraite

Metrolinx offre des prestations de retraite à la quasi-totalité de ses salariés permanents par l'entremise du régime OMERS. La charge au titre des cotisations de retraite pour l'exercice clos le 31 mars 2018 est de 30 714 \$ (28 425 \$ en 2017).

## 13 Passif au titre des prestations de retraite supplémentaires

Compte tenu du rapatriement de l'ex-réseau GO Transit dans le giron de la Province en 2002, les salariés syndiqués et non syndiqués ont demandé à cette dernière de corriger le déficit de prestations à verser aux salariés de GO Transit. En 1999, lorsque GO Transit avait été transféré de la Province à la Commission des services du grand Toronto, les régimes provinciaux avaient été gelés et un nouveau régime, constitué dans le cadre du régime OMERS. Il avait été alors convenu que GO Transit serait responsable de l'obligation au titre des prestations définies et, en conséquence, GO Transit a procédé à une évaluation actuarielle en date du 1<sup>er</sup> avril 2016. Les éléments des états financiers se rapportant à cette évaluation ont été déterminés conformément au chapitre SP 3250 du *Manuel de comptabilité pour le secteur public*. La charge de retraite comptabilisée pour l'exercice écoulé est de 4 176 \$ (4 098 \$ en 2017).

Le coût des prestations de retraite supplémentaires est établi par calcul actuariel selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Le taux d'actualisation retenu pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies a été établi en fonction des rendements des obligations provinciales de l'Ontario. L'écart actuariel est amorti sur la durée de service résiduelle moyenne des salariés actifs.

Les données concernant les prestations de retraite supplémentaires de Metrolinx se détaillent comme suit :

	2018 \$	2017 \$
Obligation au titre des prestations définies	70 191	68 873
Juste valeur de l'actif du régime	(2 607)	(2 562)
Situation de capitalisation - déficit du régime	67 584	66 311
Perte actuarielle nette non amortie	(1 878)	(2 781)
Passif au titre des prestations définies	<u>65 706</u>	<u>63 530</u>

# Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2018

(en milliers de dollars)

L'obligation au titre des prestations définies se ventile comme suit :

	2018 \$	2017 \$
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture	68 874	67 247
Coût des services rendus au cours de la période	1 138	1 104
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	2 140	2 095
Prestations versées	(1 961)	(1 572)
Écart actuariel sur l'obligation au titre des prestations définies	-	-
Obligation au titre des prestations définies à la clôture	<u>70 191</u>	<u>68 874</u>

La charge de retraite se détaille comme suit :

	2018 \$	2017 \$
Coût des services rendus au cours de la période	1 138	1 104
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	2 140	2 095
Rendement réel de l'actif du régime	(5)	(8)
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel de l'actif du régime	5	8
Amortissement de la perte actuarielle	898	899
	<u>4 176</u>	<u>4 098</u>

L'actif du régime, par catégorie, se ventile comme suit :

	2018 %	2017 %
Trésorerie investie	4	10
Trésorerie déposée auprès de l'Agence du revenu du Canada	96	90
	<u>100</u>	<u>100</u>

Le tableau ci-après présente d'autres informations concernant le régime d'avantages sociaux de Metrolinx.

	2018 \$	2017 \$
Cotisations patronales	2 000	2 000
Prestations	1 961	1 572

(12)

(en milliers de dollars)

Les principales hypothèses actuarielles retenues pour l'évaluation de l'obligation au titre des prestations complémentaires de retraite de Metrolinx sont les suivantes :

	2018	2017
Taux d'actualisation	3,1 %	3,1 %
Taux de croissance de la rémunération	2,75 %	2,75 %
Taux annuel d'inflation	2 %	2 %
Durée de service résiduelle moyenne prévue	5 ans	5 ans

#### 14 Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs

Metrolinx offre un régime d'assurance vie et soins de santé postérieur à l'emploi, ainsi que des prestations de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (la « CSPAAAT ») et des prestations de cessation d'emploi pour les retraités. Le régime n'est pas capitalisé et prévoit le versement de cotisations d'un montant négligeable de la part des salariés. La quasi-totalité des salariés actifs à temps plein sont admissibles aux prestations d'assurance vie et soins de santé. Un nombre limité de salariés est admissible à des prestations de cessation d'emploi.

La date d'évaluation de l'actif du régime et des obligations au titre des prestations définies est le 31 mars de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des autres avantages sociaux futurs a été effectuée au 31 mars 2017. L'évaluation a été réalisée conformément aux normes de l'Institut canadien des actuaires. Les postes des états financiers se rapportant à l'évaluation ont été déterminés conformément au chapitre SP 3250 du *Manuel de comptabilité pour le secteur public*. Les avantages complémentaires de retraite comptabilisés pour la période se chiffrent à 11 466 \$ (14 438 \$ en 2017).

Le coût des avantages complémentaires de retraite est établi par calcul actuariel selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services en fonction de l'âge de départ à la retraite des salariés et de projections du coût des soins de santé. Le taux d'actualisation retenu pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies a été établi en fonction des rendements des obligations provinciales de l'Ontario. L'écart actuariel est amorti sur la durée de service résiduelle moyenne des salariés actifs. Le coût des services passés est porté en charges lorsqu'il est engagé. Les données concernant les avantages complémentaires de retraite de Metrolinx se ventilent comme suit :

	2018 \$	2017 \$
Obligation au titre des prestations définies	140 302	131 205
Juste valeur de l'actif du régime	-	-
Situation de capitalisation - déficit du régime	140 302	131 205
Perte actuarielle nette non amortie	(2 530)	(1 686)
Passif au titre des prestations définies	137 772	129 519

(en milliers de dollars)

L'obligation au titre des prestations définies se ventile comme suit :

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
	<b>\$</b>	<b>\$</b>
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture	131 205	151 855
Coût des services rendus au cours de la période	5 509	6 572
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	4 283	4 833
Prestations versées	(3 213)	(2 376)
Gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations définies	2 518	(29 679)
	<hr/>	<hr/>
Obligation au titre des prestations définies à la clôture	<b>140 302</b>	<b>131 205</b>

La charge au titre des avantages complémentaires de retraite se ventile comme suit :

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
	<b>\$</b>	<b>\$</b>
Coût des services rendus au cours de la période	5 509	6 572
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	4 283	4 833
Amortissement de la perte actuarielle	1 674	3 033
	<hr/>	<hr/>
	<b>11 466</b>	<b>14 438</b>

Les principales hypothèses actuarielles retenues pour l'évaluation de l'obligation au titre des avantages complémentaires de retraite de Metrolinx sont les suivantes :

	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Taux d'actualisation des avantages complémentaires de retraite	3,1 %	3,2 %
Taux d'actualisation des obligations au titre de la CSPAAT	2,7 %	2,6 %
Taux d'actualisation des prestations de cessation d'emploi à la retraite	2,5 %	2,2 %
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les avantages complémentaires de retraite	15 ans	15 ans
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les obligations de la CSPAAT	9 ans	10 ans
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les prestations de cessation d'emploi à la retraite	2 ans	5 ans
Taux de croissance de la rémunération	2,75 %	2,75 %
Taux annuel d'inflation	2 %	2 %
Taux tendanciel initial moyen pondéré du coût des soins de santé	5,1 %	5,1 %
Taux tendanciel final moyen pondéré du coût des soins de santé	4 %	4 %
Augmentation des prestations pour soins dentaires	2,75 %	2,75 %

(en milliers de dollars)

**15 Actifs nets investis en immobilisations**

	2018 \$	2017 \$
Immobilisations	19 128 047	16 108 846
Acomptes sur terrains	165 101	145 079
Avances sur projets d'investissement	85 382	221 216
Moins les apports reportés afférents aux immobilisations servant à l'acquisition d'immobilisations	(16 289 789)	(13 885 963)
	<u>3 088 741</u>	<u>2 589 178</u>

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

Les actifs nets grevés d'une affectation interne s'établissent comme suit :

	2018 \$	2017 \$
FDIFM	21 051	21 051
Obligation en matière d'emploi	889	889
Franchise autoassurée	2 013	2 013
Stabilisation	2 379	2 379
	<u>26 332</u>	<u>26 332</u>

Le fonds de restructuration pour les dépenses en immobilisations et de fonctionnement des municipalités (« FDIFM ») a été constitué pour soutenir le financement d'investissements importants.

La réserve pour obligation en matière d'emploi a été constituée pour soutenir le financement général des obligations liées à l'emploi de Metrolinx.

La réserve pour franchise autoassurée a été constituée pour soutenir le financement de toute demande relative à la partie du programme d'assurance de Metrolinx qui demeure autoassurée.

La réserve de stabilisation a été constituée pour soutenir le financement des variations des budgets de fonctionnement et d'investissement de Metrolinx d'un exercice à l'autre.

# Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2018

(en milliers de dollars)

## 17 Engagements

Les paiements minimaux au titre des contrats de location-exploitation pour les cinq prochaines années et par la suite s'établissent comme suit :

	\$
2019	41 264
2020	36 155
2021	35 721
2022	35 313
2023	31 345
Par la suite	<u>206 549</u>
	<u>386 347</u>

Metrolinx a également engagé un montant d'environ 12 321 000 \$ dans divers projets d'investissement en immobilisations et acquisitions.

La prestation d'une grande part des services de 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 (le « CN »), le Chemin de fer Canadien Pacifique (le « CP »), Bombardier Inc., PNR Rail Works Inc. (« PNR »), Toronto Terminals Railway Ltd. (« TTR »), ainsi que par un certain nombre d'ententes de service de moindre importance. Metrolinx a conclu les ententes importantes ci-après, pour un montant annuel d'environ 286 000 \$ :

- convention d'exploitation cadre avec le CN prenant fin le 31 mai 2019;
- convention de navette avec le CP prenant fin le 31 décembre 2019;
- contrat d'entretien du matériel avec Bombardier prenant fin le 31 décembre 2024;
- contrat visant les équipes de train avec Bombardier prenant fin le 31 décembre 2024;
- contrat d'entretien de routine des voies et de la signalisation avec PNR prenant fin le 30 juin 2019;
- entente de service de gestion du couloir ferroviaire avec TTR prenant fin le 30 juin 2019.

Les paiements de service annuel résiduels relatifs au contrat de DMF avec Crosslinx Transit Solutions (note 10) totalisaient 6 880 350 \$, tandis que les obligations liées au contrat DMF de l'installation de Whitby s'élevaient, en dollars constants, aux montants suivants en date du 31 mars 2018 :

	<u>Obligations devant être réglées au plus tard le 31 mars</u>								
	Montant du contrat \$	Montant déboursé \$	Obligation non réglée \$	2019 \$	2020 \$	2021 \$	2022 \$	2023 \$	2024 et par la suite \$
Plenary infrastructure	921 794	310 422	611 372	16 421	16 504	17 153	17 509	17 643	526 142

Au 31 mars 2018, Metrolinx avait des lettres de crédit en cours totalisant 28 \$ (28 \$ en 2017).

(en milliers de dollars)

## 18 Éventualités

Diverses poursuites ont été intentées contre Metrolinx pour des incidents survenus dans le cours normal des activités. La direction a étudié ces réclamations et provisionné les montants indiqués dans les circonstances. Dans les cas où l'issue d'un litige ne peut être déterminée, la comptabilisation commencera à partir du moment où il deviendra probable que le litige fera l'objet d'un règlement et où le montant de ce dernier pourra être déterminé.

## 19 Information relative aux apparentés et opérations et soldes entre apparentés

### Information relative aux apparentés

Metrolinx a appliqué la nouvelle norme du CCSP sur l'information relative aux apparentés. Cette norme exige que les opérations entre apparentés soient présentées si elles ont un effet financier important sur les états financiers, et uniquement si les opérations en question sont effectuées à une valeur différente de celle qui aurait été établie si l'opération avait été conclue entre parties non apparentées. Les transactions mettant en cause les principaux dirigeants et leurs proches parents doivent être présentées si elles répondent à certains critères.

On entend par principaux dirigeants les personnes ayant l'autorité et la responsabilité de la planification, de la direction et du contrôle des activités de l'entité. Metrolinx a désigné des subordonnés directs du chef de la direction et les membres de son conseil d'administration comme principaux dirigeants et a mis en place des processus visant la préparation et l'examen d'attestations annuelles. Il n'y a eu aucune opération importante à présenter au cours de l'exercice.

### Opérations interentités

La nouvelle norme du CCSP sur les opérations interentités établit les règles de comptabilisation et de présentation des opérations entre entités du secteur public qui font partie du périmètre comptable du gouvernement.

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

- a) Le ministère des Services gouvernementaux et des Services aux consommateurs de l'Ontario, Infrastructure Ontario, Ontario Northland et le Toronto District School Board ont facturé à Metrolinx des montants respectifs de 611 \$ (793 \$ en 2017), 1 \$ (10 627 \$ en 2017), 520 \$ (257 \$ en 2017) et 123 \$ (1 008 \$ en 2017) au cours de l'exercice en contrepartie de services qu'ils lui ont fournis. Au 31 mars 2018, les dettes et charges à payer comprenaient des montants de 2 218 \$ (2 762 \$ en 2017) à payer à Infrastructure Ontario.
- b) Au cours de l'exercice, le ministère des Transports de l'Ontario a fourni deux parcelles de terrain à Metrolinx. Le transfert a été traité à la juste valeur de l'actif, qui se chiffrait à 225 \$ (néant en 2017).

Les opérations dont il est fait mention à la note 20 a) sont évaluées à la valeur d'échange, laquelle représente le montant de la contrepartie convenue par les parties. Les apports en immobilisations de la Province de l'Ontario sont comptabilisés à leur juste valeur.

Les soldes exigibles de la Province de l'Ontario ou à verser à cette dernière sont présentés séparément à l'état de la situation financière. Ces montants ne portent pas intérêt et ne sont assortis d'aucune modalité de remboursement particulière.

(en milliers de dollars)

## 20 Garanties

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

- a) Dans le cours normal des activités, Metrolinx a conclu des conventions qui prévoient l'indemnisation 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 de sous-traitance, des contrats de location, des conventions sur les technologies de l'information et des ententes de service. Ces conventions d'indemnisation pourraient obliger Metrolinx à dédommager ses contreparties pour les pertes subies par suite du non-respect de déclarations faites ou de manquement à des règlements ou par suite de poursuites judiciaires ou de sanctions légales dont elles pourraient faire l'objet en conséquence d'une opération donnée. Les conditions de ces garanties ne sont pas expressément définies, et il n'est pas possible d'estimer de façon raisonnable le montant maximal du remboursement auquel elles pourraient donner lieu.
- b) Une indemnisation est prévue pour tous les administrateurs et dirigeants de Metrolinx, à l'égard notamment de tous les coûts entraînés par le règlement de poursuites ou d'actions en justice occasionnées par leur association avec Metrolinx, sous certaines réserves. Metrolinx a souscrit une assurance responsabilité civile pour les administrateurs et les dirigeants, afin d'atténuer le coût d'éventuelles poursuites ou actions en justice à leur encontre. La durée de l'indemnisation n'est pas explicitement définie, mais elle se limite à la période au cours de laquelle la partie indemnisée a agi à titre de fiduciaire, d'administrateur ou de dirigeant de Metrolinx. Le montant maximal qu'il pourrait être nécessaire de payer à cet égard ne peut être estimé de façon raisonnable.

La nature de ces ententes d'indemnisation empêche Metrolinx d'estimer de façon raisonnable le risque maximal encouru, en raison de la difficulté que pose l'évaluation des obligations liées à des événements futurs incertains, et de la couverture illimitée offerte aux contreparties.

Par le passé, Metrolinx n'a effectué aucun paiement d'importance aux termes de ces ententes d'indemnisation ou d'ententes similaires, et n'a donc provisionné aucun montant à leur égard.