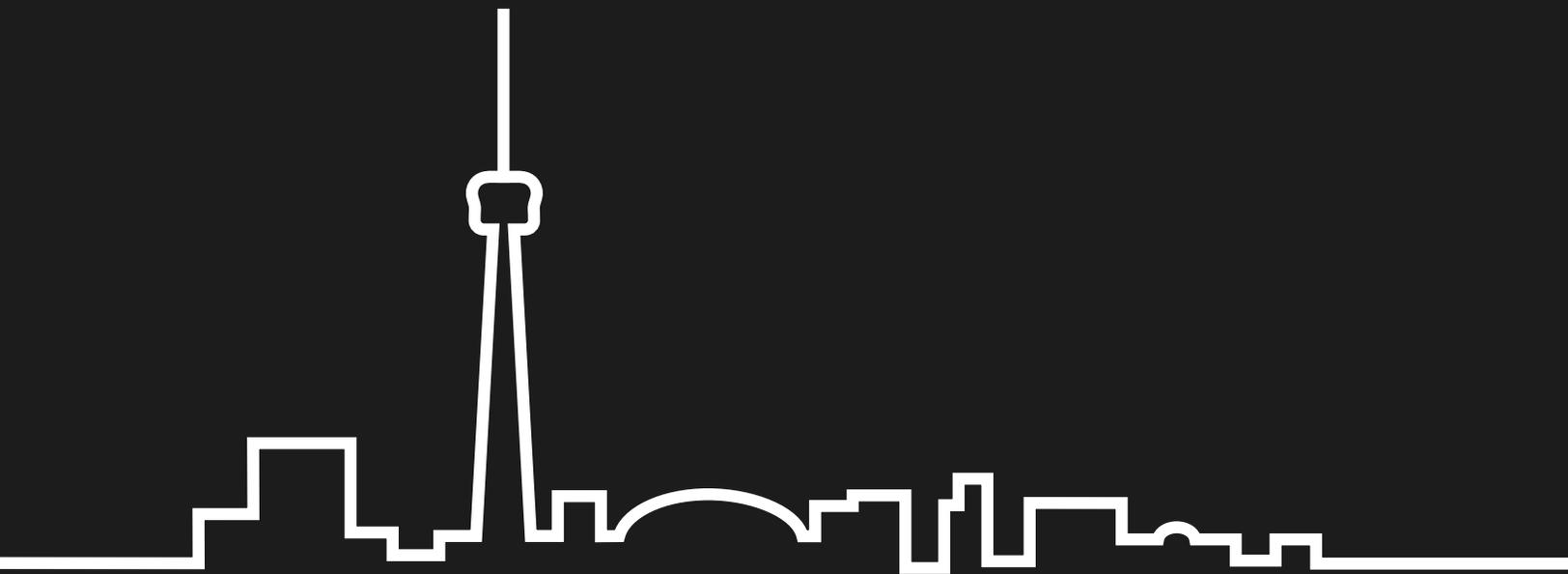


Rapport annuel 2016-2017



Entrée dessinée par Arianna, 6 ans, dans le cadre du concours d'art pour enfants « Imaginez Eglinton »
- Imaginez Eglinton Avenue une fois la construction du TLR terminée

« Metrolinx, c'est
d'abord créer de
vrais liens entre de
vraies personnes ».





J. ROBERT S. PRICHARD

MESSAGE DU PRÉSIDENT

En 2016-2017, Metrolinx a marqué ses 10 ans d'existence, au cours desquels elle a rapproché les gens et transformé la façon de se déplacer dans et entre les communautés de la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH).

Lorsque l'on y pense, il est très facile d'envisager notre travail uniquement du point de vue des projets achevés et des jalons marqués. Cependant, l'objectif premier de Metrolinx est de créer de vrais liens entre de vraies personnes. Nous avons pour but de modifier la manière dont les résidents de la RGTH perçoivent leur région.

En ce sens, je suis fier de souligner certains événements de la dernière année, notamment l'achèvement du transport léger sur rail (TLR) Eglinton Crosstown, l'ouverture officielle de la voie rapide pour autobus de Davis Drive ainsi que le prolongement du corridor ferroviaire de Richmond Hill vers le nord, jusqu'à la nouvelle gare GO de Gormley. Toutes ces réalisations font une véritable différence dans la façon de se déplacer et d'accéder aux lieux qui sont importants pour la population. Il en va de même pour l'expansion du service de GO Transit vers Barrie, Kitchener, Brantford et Cambridge.

Simultanément, PRESTO faisait son entrée dans toutes les stations de la Toronto Transit Commission (TTC) et dans tous les véhicules de surface, et

ce, un an à l'avance. Une seule carte vous permettant de vous déplacer partout dans la région. Voilà ce qu'est un réseau pratique.

Tout cela n'aurait pas été possible sans le travail acharné de notre équipe exceptionnellement talentueuse ainsi que de notre personnel de première ligne dévoué qui a fait toute la différence; des gens qui vivent et travaillent dans la région, et comprennent bien la valeur que revêt un réseau à grande connectivité.

À la fin de l'exercice financier, l'ensemble de notre expertise en planification, en construction et en exploitation a été reconnue par le gouvernement fédéral, qui a annoncé un financement de plus de 1,8 milliard de dollars pour l'expansion de GO. 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 réponde aux besoins actuels et futurs de la RGTH.

Enfin, j'aimerais exprimer le profond respect et la reconnaissance éternelle qu'a le Conseil d'administration pour Bruce McCuaig, pour son leadership exceptionnel en tant que président et chef de la direction de Metrolinx pendant plus de six ans. En mars, Bruce a annoncé qu'il nous quittait pour un poste de conseiller de haute direction au Bureau du Conseil privé du gouvernement fédéral pour apporter son concours à la mise en œuvre de la Banque de l'infrastructure du Canada. John Jensen, chef responsable des immobilisations, a été nommé président et chef de la direction par intérim, jusqu'à ce qu'un successeur permanent de Bruce soit en poste. Entre-temps, notre ambitieuse mission se poursuit sans aucune interruption.

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



Projet de construction du
TLR Eglinton Crosstown

**JOHN JENSEN**

MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Au cours de la dernière année, Metrolinx a réalisé d'importants progrès vers le succès de son mandat.

Notre équipe dévouée continue de mettre en œuvre le Plan de transport régional en marquant d'importants jalons, notamment l'intégration de nouveaux services de GO Transit ainsi que l'implantation élargie de PRESTO. Nous avons progressé dans le dossier du TLR Eglinton Crosstown avec l'achèvement du creusement du tunnel ainsi que le début des travaux dans toutes les gares souterraines. Nous continuons de collaborer avec les municipalités, les organisations et les résidents de toute la région afin d'ouvrir la voie pour l'expansion

du service de train GO, du nouveau transport en commun rapide et d'autres importantes initiatives d'infrastructures.

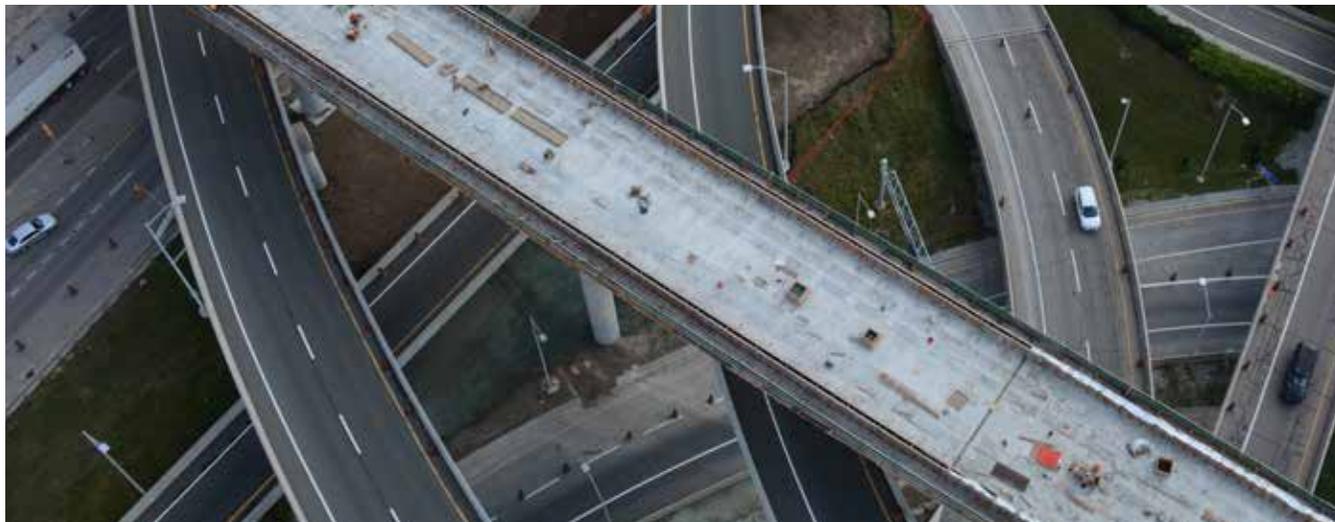
Bruce McCuaig était en service à titre de président et chef de la direction de Metrolinx durant toute cette période pendant laquelle ont eu lieu les réalisations soulignées dans ce rapport annuel, et ce, jusqu'à sa démission en avril 2017. Au nom de l'organisation, j'aimerais exprimer ma plus sincère reconnaissance à Bruce et le remercier pour le leadership

dont il a fait preuve depuis qu'il s'est joint à l'équipe de Metrolinx en 2010. C'est un honneur d'agir à titre de président et chef de la direction par intérim depuis le départ de Bruce. Je suis très enthousiaste à l'idée de poursuivre le travail de Metrolinx visant à rapprocher les gens de la RGTH.

Sincères salutations,

John Jensen

Président par intérim et chef de la direction



CONSTRUIRE DEMAIN

Selon les Nations Unies, plus de la moitié de la population mondiale vit actuellement en zone urbaine. D'ici 2050, cette proportion devrait passer aux deux tiers. En Amérique du Nord, 82 pour cent des gens ont élu domicile dans les centres urbains.

En matière de croissance au Canada, la RGTH fait figure de proue. En effet, d'ici 2031, la région devrait compter pas moins de neuf millions de résidents. À la vue de la congestion routière déjà existante dans de nombreux secteurs du sud de l'Ontario, il est essentiel de trouver des solutions dès maintenant afin d'éviter de plus gros problèmes encore dans le futur.

Voilà exactement la mission de Metrolinx : trouver ces solutions. Cette mission ne serait pas possible sans le concours de partenaires de partout dans la région, et de tous les ordres de gouvernement.

De fait, le gouvernement de l'Ontario réalise des investissements historiques dans le transport par l'entremise du programme « Faire progresser l'Ontario » et d'autres initiatives qui créent des emplois et améliorent la qualité de vie des Ontariens. Comme l'indiquait la lettre de mandat de 2016 du ministre des Transports de l'Ontario, Metrolinx s'est vu confier le rôle de diriger la conception et la livraison de projets clés de transport en commun, qui contribueront à bonifier le réseau de transport pour les navetteurs de la RGTH, notamment par l'expansion du réseau ferroviaire GO et par d'autres initiatives prioritaires de transport en commun rapide. L'accent porté sur la mise en œuvre de ces projets et d'autres initiatives renforce davantage le rôle critique que joue Metrolinx dans la construction et l'expansion du réseau de transport collectif régional, et dans la prestation d'un service de haute qualité pour répondre aux besoins et aux attentes de ses clients, aujourd'hui et demain.

Pour que les villes soient dynamiques et prospères, il faut asseoir une base solide sur laquelle construire et surtout, nous assurer que cette infrastructure contribue à la prospérité de la province plutôt que de lui barrer la route.

Notre mission est extrêmement complexe. Les progrès significatifs ne viennent pas sans heurts et sans dépenses, et nous devons souvent sacrifier notre confort actuel au profit d'avantages futurs. Chaque changement qui en vaut la peine vient avec sa dose de désagrément.

Regardons la modernisation de la gare Union, par exemple. Chaque jour, un quart de million de personnes transitent par ce site historique et nous reconstruisons la gare, des fondations au toit, sans cesser ses activités. Quand on y pense, c'est comme faire une chirurgie à cœur ouvert sur un patient en train de courir le marathon qui se sent particulièrement apte.

Au bout du compte, il s'agit de votre ville, de votre agglomération et de votre région. Vous avez des attentes élevées et c'est notre travail d'y répondre. Ainsi, pour nous, tout est dans le service, la sécurité et la durabilité, sans oublier l'excellence de conception et de planification.

Car ultimement, l'essence de notre mission est de créer une région que nous serons tous fiers de léguer aux générations futures, tout en leur donnant la possibilité de tirer profit de toutes les occasions qui se présenteront, des occasions que nous n'imaginons même pas encore.



Réactivité et responsabilité

Pendant que le gouvernement effectue des investissements sans précédent dans les transports en commun, Metrolinx se concentre sur la planification, la construction, le fonctionnement et le soutien d'un réseau de transport en commun intégré. Cela comprend la prestation de projets prioritaires comme la ligne de Eglinton Crosstown ainsi que les engagements clés du projet « Faire progresser l'Ontario », sans compter les investissements en capital pour l'expansion du réseau ferroviaire de GO ainsi que les projets de TLR Hurontario et Hamilton.

Afin d'assurer l'optimisation des ressources ainsi qu'une étroite collaboration et une bonne communication entre Metrolinx et le ministère des Transports (MTO), ce dernier a adressé une lettre de directives au président du Conseil d'administration de Metrolinx. La lettre exigeait que Metrolinx et le directeur général de l'administration du MTO poursuivent leur collaboration afin de repérer les possibilités d'accroître la surveillance et la responsabilisation de l'agence.

Pour ce faire, Metrolinx a :

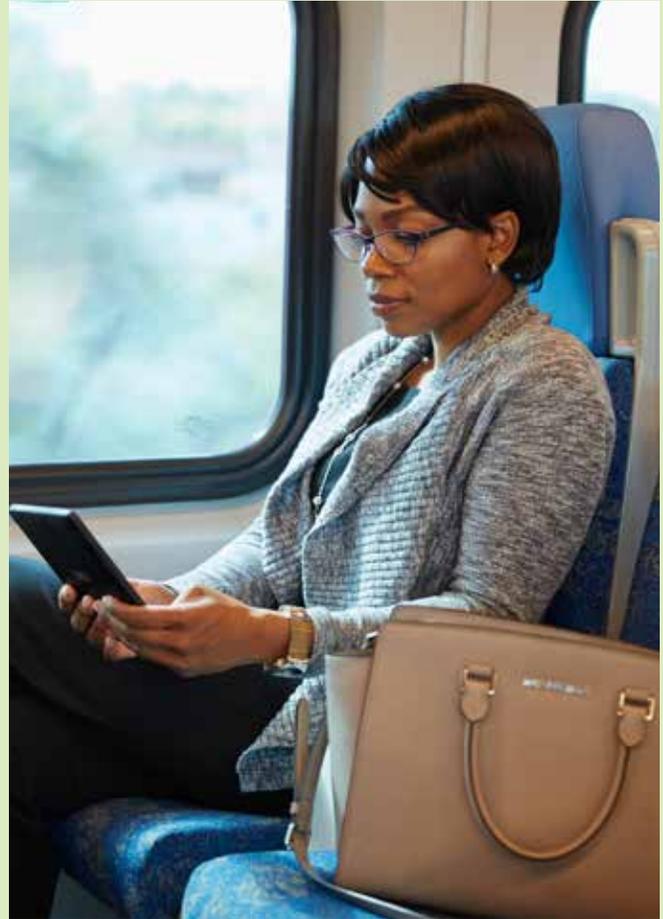
- Amélioré ses protocoles de communication interne et externe, afin de transmettre des messages plus clairs.
- Établi une politique de partenariat promotionnel et stratégique, dans le but d'accroître la sensibilisation aux commandites promotionnelles.
- Accru sa transparence en matière de finances, de main-d'œuvre, de biens immobiliers, d'accès à l'information, de parc de véhicules de soutien, de technologies de l'information et de projets d'immobilisation, de sorte que les coûts d'entreprise et administratifs soient plus faciles à comprendre.
- Orienté davantage son action en fonction de facteurs de coûts fondés sur des données probantes, qui viennent étayer les données servant à déterminer les coûts des programmes d'immobilisation et de fonctionnement.
- Mis en place un cadre d'évaluation de l'optimisation des ressources accepté par Metrolinx et le MTO.
- Établi une liste de 52 indicateurs de rendement (IR) clés qui mesureront le rendement de Metrolinx du point de vue de la surveillance générale.

Une réorganisation nécessaire à l'amélioration du service

Metrolinx a un plan ambitieux pour la région. C'est ainsi que l'an dernier, nous nous sommes penchés sur les meilleures façons de nous réorganiser pour être mieux préparés à proposer des solutions de mobilité pour la RGTH, aussi bien maintenant que pour le futur. À la vue des prévisions de croissance sans précédent, il était capital de consolider nos opérations de transport en commun, nos activités marketing, notre développement des affaires, nos communications ainsi que nos affaires publiques.

L'harmonisation et la consolidation de nos activités sous une seule structure de gestion constitueront le cœur des services que Metrolinx offre à sa clientèle, et nous permettront de mettre à profit nos connaissances et compétences internes pour nous adapter rapidement et répondre aux besoins de notre région dynamique en mutation rapide.

Nous maintiendrons l'identité de chacune de nos marques de services à l'externe, et profiterons de toutes les occasions d'aider nos clients et le public à bien comprendre les liens entre chacun de ces services ou produits. Dès le début du prochain exercice financier, nous rendrons compte du travail de notre division opérationnelle consolidée en transport en commun, ce qui comprendra des données et des statistiques de GO Transit et d'UP Express.



GOVERNANCE

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*. Soucieux de respecter son engagement en matière de diversité, le Conseil comprend six femmes (43 %) ainsi que des membres de partout dans la RGTH et d'ailleurs, provenant de différentes cultures et possédant une expertise dans des industries diversifiées. Cette diversité crée un environnement de travail innovateur et créatif, car il favorise l'expression de différents points de vue et idées.

Le Conseil d'administration de Metrolinx est responsable d'établir l'orientation stratégique de Metrolinx, 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.

QUI SIÈGE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION?



J. Robert S. Prichard, président du Conseil, est aussi à la fois président de Torys, un cabinet international de droit des affaires, et de la Banque de Montréal. Il a auparavant joué le rôle de président et chef de la direction de Metrolinx, de Torstar Corporation et a aussi été recteur de l'Université de Toronto. Officier de l'Ordre du Canada, il est aussi membre de l'Ordre de l'Ontario, de la Société royale du Canada et de l'Institut des

administrateurs de sociétés.

Nommé le 14 mai 2009, M. Prichard verra son mandat prendre fin le 3 septembre 2019.



Rahul Bhardwaj est président et chef de la direction de l'Institut des administrateurs de sociétés, et a précédemment occupé le poste de PDG de la Toronto Foundation, où il faisait la promotion de l'engagement philanthropique comme manière d'améliorer la qualité de vie à Toronto. M. Bhardwaj s'est vu remettre la médaille du jubilé de diamant de la reine Elizabeth II en reconnaissance de son

engagement au développement de la ville.

Nommé le 14 mai 2009, M. Bhardwaj verra son mandat se terminer le 12 janvier 2019.



Upkar Arora est chef de la direction d'Illumina Partners, un cabinet de services-conseils indépendant. Il possède près de 30 ans d'expérience de travail à l'échelle nationale et internationale dans des entreprises publiques et privées, dans les domaines de l'exploitation, des transactions sur les marchés financiers, de l'approvisionnement, des liquidations, des redressements de sociétés et du financement. M. Arora est membre

de l'ordre des CA et CPA, et titulaire d'une désignation d'administrateur de sociétés indépendant.

Nommé le 8 septembre 2015, M. Arora verra son mandat prendre fin le 7 septembre 2018.



Bryan Davies a auparavant agi à titre de président de la Société d'assurance-dépôts du Canada, de vice-président du Bureau de transition canadien en valeurs mobilières, de PDG et surintendant de la Commission des services financiers de l'Ontario, puis a occupé des postes au gouvernement de l'Ontario ainsi qu'à l'Université de Toronto. Il a par ailleurs reçu la Médaille Vanier de l'Institut d'administration publique du Canada.

Nommé le 8 septembre 2015, M. Davies verra son mandat prendre fin le 7 septembre 2018.



Iain Dobson est cofondateur de la Real Estate Search Corporation, qui fournit des données sur le secteur immobilier commercial complètes, précises et colligées de façon indépendante, après une brillante carrière de 25 ans dans la promotion immobilière commerciale. Également cofondateur de la Strategic Regional Research Association et de The Value Planning Group, M. Dobson a aussi

reçu de nombreux prix de l'industrie.

M. Dobson a été nommé le 16 avril 2014 et son mandat se terminera le 15 avril 2017.



Anne Golden est professeure invitée distinguée et conseillère spéciale à la Ryerson University. Auparavant, elle occupait le poste de présidente directrice générale du Conference Board of Canada et de présidente de United Way of Greater Toronto. Membre à la fois de l'Ordre du Canada et de l'Ordre de l'Ontario, elle a récemment été honorée du prix Jane Jacobs du Canadian Urban Institute pour

l'ensemble de ses réalisations.

Nommée le 16 avril 2014, Mme Golden verra son mandat se terminer le 14 avril 2020.



Janet Ecker est présidente et PDG de la Toronto Financial Services Alliance, qui se consacre à faire de Toronto un centre mondial de services financiers. Membre du Comité consultatif économique du ministre des Finances, Mme Ecker a auparavant agi à titre de ministre des Finances, de l'Éducation, des Services sociaux et communautaires du gouvernement de l'Ontario et a aussi occupé le poste

de leader parlementaire du gouvernement. Elle est en outre membre de l'Ordre du Canada.

Nommée le 31 octobre 2012, Mme Ecker verra son mandat prendre fin le 30 octobre 2019.



Partenaire fondatrice de KPMB Architects, **Marianne McKenna** est reconnue à l'échelle internationale pour ses projets gagnants de nombreux prix. Ces projets incluent le TELUS Centre for Performance and Learning, le vignoble Jackson-Triggs Niagara Estate Winery ainsi que l'agrandissement de la Rotman School of Management de l'Université de Toronto. Mme McKenna est également

officière de l'Ordre du Canada.

Nommée le 18 juillet 2012, Mme McKenna verra son mandat se terminer le 17 juillet 2018.



Ayant agi à titre de président-directeur général de la municipalité régionale de York pendant 17 ans, **William Fisch** a aussi occupé le poste de PDG de la York Region Rapid Transit Corporation. Il a remporté de nombreux prix de reconnaissance pour son engagement de longue date dans la communauté, notamment la médaille du jubilé de diamant de la reine Elizabeth II.

Nommé le 30 septembre 2015, M. Fisch verra son mandat prendre fin le 29 septembre 2018.



Forte d'une carrière de 35 ans dans les services financiers, **Rose Patten** a occupé des postes de direction en stratégie des affaires, en gestion des ressources humaines, en développement et relève des dirigeants, en communications d'entreprise, en affaires publiques, en changements transformationnels et en développement d'organisation. Elle a reçu le prix Femmes de mérite en leadership

d'entreprise du YMCA.

Nommée le 14 mai 2009, Mme Patten verra son mandat se terminer le 12 janvier 2019.



Bonnie Patterson enseigne les affaires à l'Université Trent et est professeure émérite invitée au programme Academic Leadership de l'Université Ryerson. Antérieurement présidente et chef de la direction du Conseil des universités de l'Ontario, elle a occupé auparavant le poste de présidente et rectrice de l'Université Trent et de doyenne des études commerciales à l'Université Ryerson. Mme Patterson est membre de l'Ordre du

Canada et de l'Ordre de l'Ontario.

Mme Patterson a été nommée le 18 juillet 2012 et son mandat prendra fin le 17 juillet 2018.



Carl Zehr a été maire de la ville de Kitchener pendant 17 ans, avant quoi il a agi à titre de conseiller municipal pendant neuf années et a réalisé sept mandats comme conseiller à la région de Waterloo. Ancien gouverneur et président de CGA Ontario ainsi que directeur de CGA Canada, M. Zehr est aussi agrégé à la FPCA ainsi qu'à la FCGA. Son service public a été souligné par la remise d'une

médaille du jubilé de diamant de la reine Elizabeth II.

Nommé le 8 septembre 2015, M. Zehr verra son mandat prendre fin le 7 septembre 2018.



Howard Shearer est président du conseil d'administration de Hitachi Power Systems Canada Ltd. et siège également au conseil de Hitachi Nuclear Energy Canada Inc. de GE. Avant de se joindre à l'équipe d'Hitachi, il a œuvré dans le domaine des hautes technologies pour Texas Instruments et Murata Erie. Il est par ailleurs membre du Conseil canadien de l'énergie, de l'Association nucléaire

canadienne ainsi que de la Société nucléaire canadienne.

M. Shearer a été nommé le 18 juillet 2012 et son mandat prendra fin le 17 juillet 2018.



Bruce McCuaig a occupé le poste de président et chef de la direction de Metrolinx de 2010 à avril 2017. C'est en 1984 qu'il a débuté sa carrière dans les services publics, notamment dans les domaines de la planification et des politiques en matière d'utilisation des terres, en politique municipale ainsi qu'en planification, politiques et exploitation en transport. Il a passé 10 ans au sein du

ministère des Affaires municipales et du Logement de l'Ontario en plus de 15 années au ministère des Transports, où il occupait à son départ le poste de sous-ministre.

Nommé le 4 septembre 2010, M. McCuaig a démissionné le 14 avril 2017.

La rémunération totale des membres du Conseil d'administration au cours de l'exercice 2016-2017 s'élève à 62 800 \$ et le salaire du président en 2016 était de 146 699,80 \$, comme l'indique la liste constituée en vertu de la Loi sur la divulgation des traitements dans le secteur public, sur le site Web du gouvernement de l'Ontario.

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. Ce comité assiste le Conseil dans la supervision des finances et des rapports financiers, des contrôles internes, de la gestion du risque ainsi que de la conformité éthique et légale de l'entreprise. Les membres du comité doivent être compétents en matière financière et se tenir informés des tendances et des pratiques exemplaires dans ces domaines. Ce comité compte les membres suivants : Iain Dobson, William Fisch, Howard Shearer et Carl Zehr.
- Le **Comité sur l'expérience client** est présidé par Marianne McKenna. Ce comité supervise les stratégies, initiatives et normes touchant les clients, notamment l'excellence en conception, le contrôle du rendement en matière de services et d'autres sujets ayant des répercussions sur l'expérience client. Le Comité consultatif du service à la clientèle, qui comprend des clients de tous les domaines de services de Metrolinx, remet ses rapports à ce comité. Ce comité compte les membres suivants : Upkar Arora, Anne Golden, Robert Prichard, Howard Shearer et Carl Zehr.
- Le **Comité des ressources humaines et de la rémunération** est présidé par Rose Patten. Ce comité examine les stratégies et principes en matière de ressources humaines, incluant la rémunération, la conduite professionnelle et le comportement éthique des employés. Ce comité compte les membres suivants : Upkar Arora, Rahul Bhardwaj, Iain Dobson, Bonnie Patterson et Robert Prichard.
- Le **Comité de gouvernance** de Metrolinx est présidé par Rahul Bhardwaj. Ce comité vise à s'assurer que les processus et structures adéquats soient en place et que l'information nécessaire soit communiquée pour une supervision et une orientation efficaces du Conseil. Cela comprend l'examen du mandat et de la composition des comités permanents du Conseil, ainsi que l'évaluation de leur rendement. Ce comité est constitué de : Bryan Davies, Janet Ecker, Anne Golden et Robert Prichard.

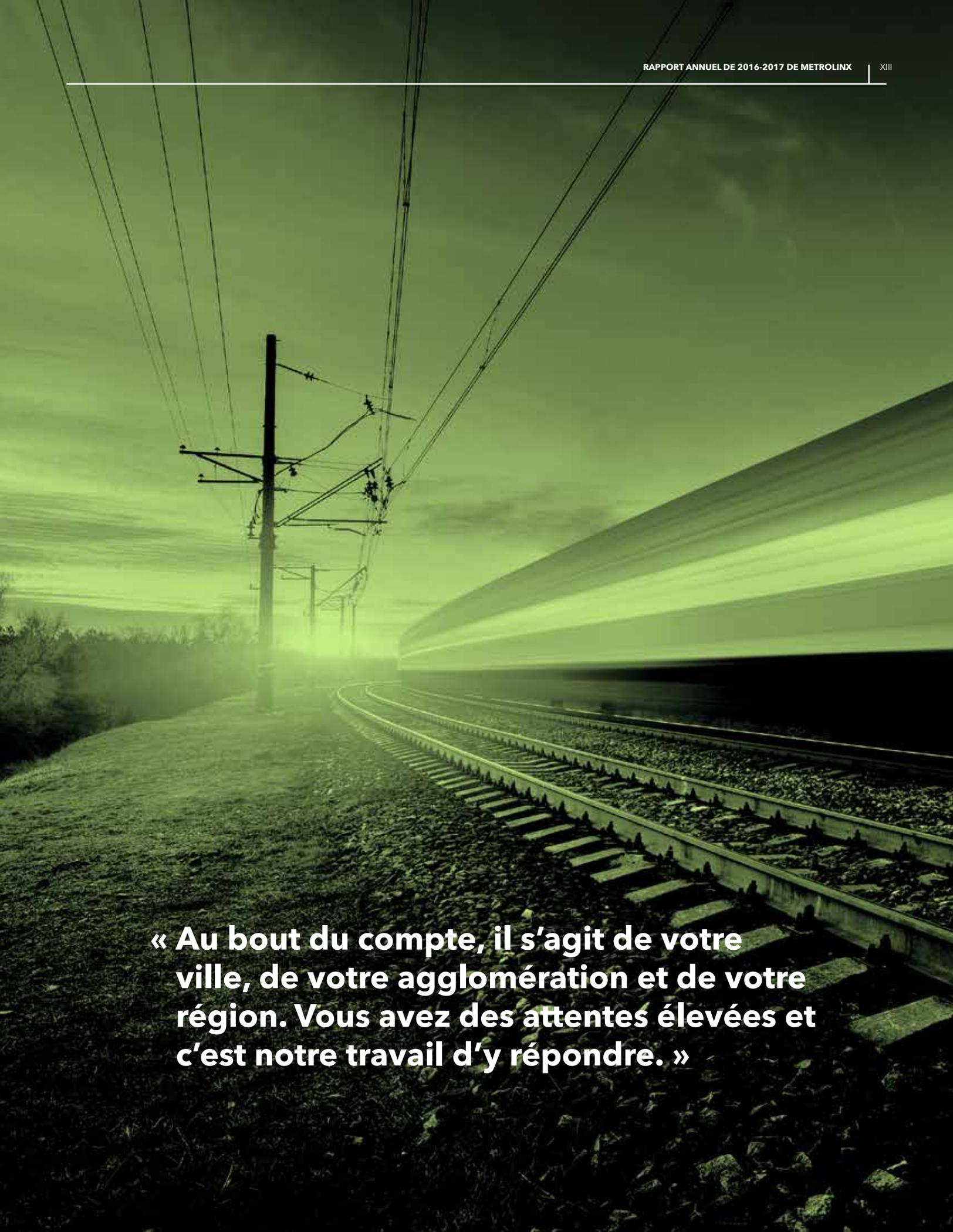
Enfin, le **Comité exécutif** de Metrolinx exerce la pleine autorité du Conseil, à la fois pour les approbations de routine des affaires courantes et de celles qui dépassent un certain seuil financier, qu'il s'agisse d'appels d'offres habituels pour des travaux de construction ou des ententes de consultation de plus de 10 millions de dollars. En s'occupant des affaires quotidiennes, ce comité permet au Conseil de se concentrer sur des objectifs plus élargis. C'est le président du Conseil, Robert Prichard, qui est à la tête de ce comité qui compte également Bryan Davies, Janet Ecker, Rose Patten et Bonnie Patterson.

Nous tenons à remercier chacun des membres du Conseil pour leur contribution en 2016-2017.

De plus, nous aimerions souligner le travail de Iain Dobson et de Bruce McCuaig en tant que membres du Conseil d'administration de Metrolinx. M. Dobson a siégé au Conseil de 2014 à 2017 et M. McCuaig a, quant à lui, été membre du Conseil à titre de président et chef de la direction de Metrolinx, de 2010 à 2017.



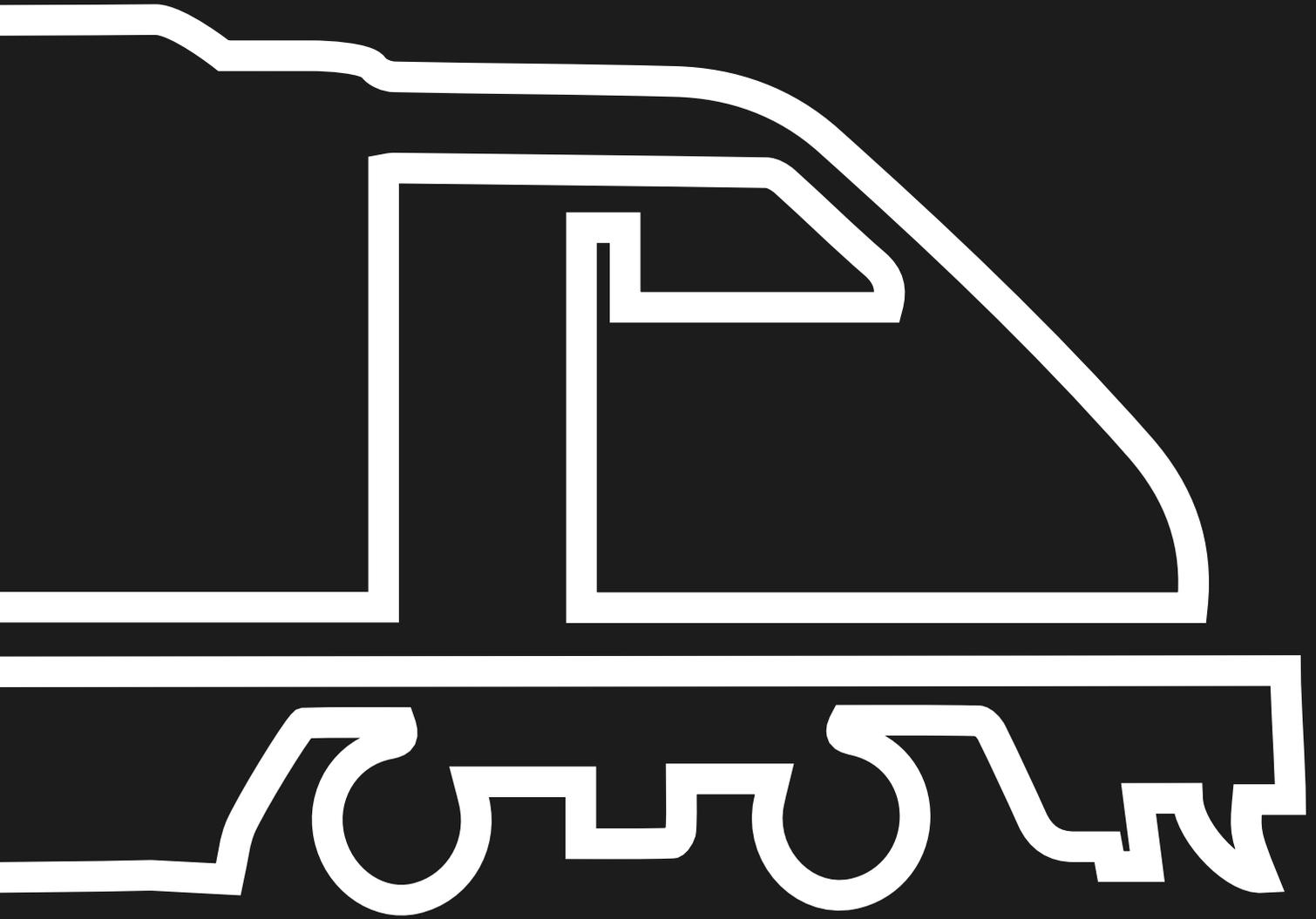
Pièce d'un tunnelier extraite d'une section souterraine du TLR Eglinton Crosstown



« Au bout du compte, il s'agit de votre ville, de votre agglomération et de votre région. Vous avez des attentes élevées et c'est notre travail d'y répondre. »

TABLE DES MATIÈRES

Message du président	III
Message du président et chef de la direction	V
Construire demain	VI
Gouvernance	IX
Qu'est-ce que Metrolinx? - Notre mission, vision, mandat et nos valeurs	2
Relier les gens et créer des possibilités	3
L'année en chiffres	5
Marquer des jalons dans la communauté	12
PLANIFIER : Maintenir le cap pour bâtir le futur	13
BÂTIR : Des plans à la construction	19
EXPLOITER : Transporter les gens rapidement, facilement et de façon sécuritaire	24
RAPPROCHER LES GENS : Forger des partenariats pour atteindre nos objectifs ambitieux	32
Discussion et analyse de la direction	39
États financiers vérifiés	56
Annexe : liste des sigles et acronymes	81



**Diriger la transformation de
la mobilité régionale**



QU'EST-CE QUE METROLINX?

Notre vision

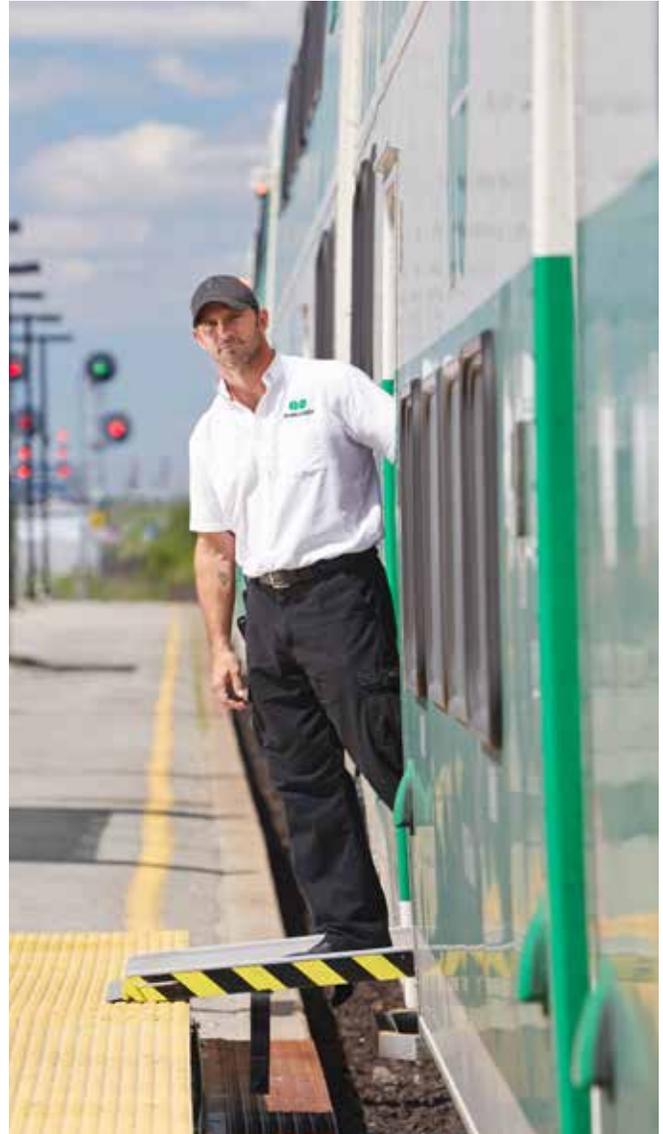
Relier les communautés de toute la région et créer des connexions qui favorisent la croissance durable et la prospérité.

Notre mission

Défendre et offrir des solutions de mobilité pour rapprocher les gens, les lieux et les communautés à l'échelle de notre région.

Notre mandat

Metrolinx, un organisme 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.



Nos valeurs

Servir avec passion :

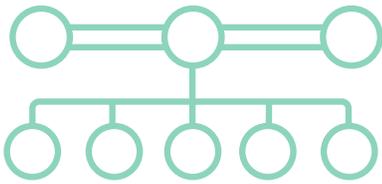
Nous nous investissons corps et âme dans l'excellence du service pour nos clients et chacun de nous.

Aller de l'avant :

Nous adhérons au changement et créons de nouvelles idées.

Travailler en équipe :

Nous travaillons ensemble dans un esprit de confiance et de respect.



RELIER LES GENS ET CRÉER DES POSSIBILITÉS

Metrolinx relie les communautés de toute la RGTH, de sorte que la région soit prête à tirer pleinement avantage des possibilités que le futur présentera.

Grâce à une multitude de projets en cours, de l'expansion du service de train léger GO, au transport rapide par bus en passant par les infrastructures cyclables et piétonnières, nous construisons un réseau de transport intégré rapide et efficace, qui transforme déjà les déplacements des gens partout dans la région; un système plus efficace, rapide et fiable, qui améliore l'expérience quotidienne de notre clientèle. Chaque mètre de tunnel, chaque kilomètre de voie, chaque nouvelle gare et chaque nouveau service est un pas de plus vers la concrétisation de notre vision établie dans notre Plan de transport régional.

Qui plus est, tout en abattant ce travail pour marquer ces jalons ambitieux, nous pensons également à l'avenir, notamment par la collecte des commentaires des communautés que nous servons, afin de nous assurer que nos progrès répondent aux besoins de la région dans le futur. Le prochain Plan de transport régional sur 25 ans sera publié en 2017 - cela est nécessaire, car une région prospère et en pleine croissance doit pouvoir se fonder sur une stratégie qui intègre les nouvelles tendances et technologies pour garder le rythme.

Tout le travail que nous accomplissons s'appuie sur un engagement fondamental de participation et de communication avec les communautés dans lesquelles nous réalisons des activités de planification, de construction et d'exploitation. Dans la dernière année, nous avons rencontré des résidents, des voisins, des clients et des intervenants à l'occasion de centaines de séances d'information formelles et informelles tenues un peu partout dans la région. Nous avons également écouté nos employés au moyen de canaux de communication variés, afin d'intégrer et d'harmoniser la livraison des projets avec la rétroaction reçue. Ce faisant, nous voulons nous assurer que les voix de ceux qui planifient, construisent, exploitent et utilisent nos services sont entendues et respectées, et que l'important bagage de connaissances locales est pris en compte dans nos décisions.

Travailler à partir d'un solide plan d'activités

Le Plan d'activités annuel de 2016-2017 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 l'agence. Notre vision, « relier les communautés à l'échelle de la région en vue de créer des connexions qui favorisent la croissance durable et la prospérité », ne se concrétisera que si les choix que fera Metrolinx pour planifier, bâtir, exploiter et relier la région sont les bons. Le Plan d'activités annuel décrit comment Metrolinx mettra cette vision en œuvre en 2016-2017, guidée par les cadres de travail de la stratégie quinquennale 2015-2020 et le Plan de transport régional (PTR) de 25 ans.

Collaborer pour être plus efficace

Cette année, le ministère des Transports, Metrolinx et St. Catharines Transit ont réalisé l'achat de 1 000 autobus par l'entremise de l'Initiative d'approvisionnement en transport en commun de Metrolinx (IATC). St. Catharines Transit et 25 autres partenaires de transport en commun municipal participants ont rendu cela possible en regroupant leur commande d'autobus grâce au processus d'approvisionnement conjoint de l'IATC.

L'IATC est un programme de Metrolinx qui aide les petites et moyennes municipalités en Ontario à économiser en réduisant les coûts unitaires grâce à des volumes d'achats plus élevés et des spécifications axées sur le rendement, ce qui évite des coûts d'approvisionnement en double tout en améliorant la qualité du produit. Ce partenariat permet aux municipalités de maximiser leur budget et d'offrir de meilleurs services de transport en commun à leurs passagers.

L'IATC est devenu l'un des programmes d'approvisionnement en transport en commun les plus innovateurs en Amérique du Nord, et a fait économiser aux contribuables ontariens environ 16 millions de dollars depuis sa mise en place.

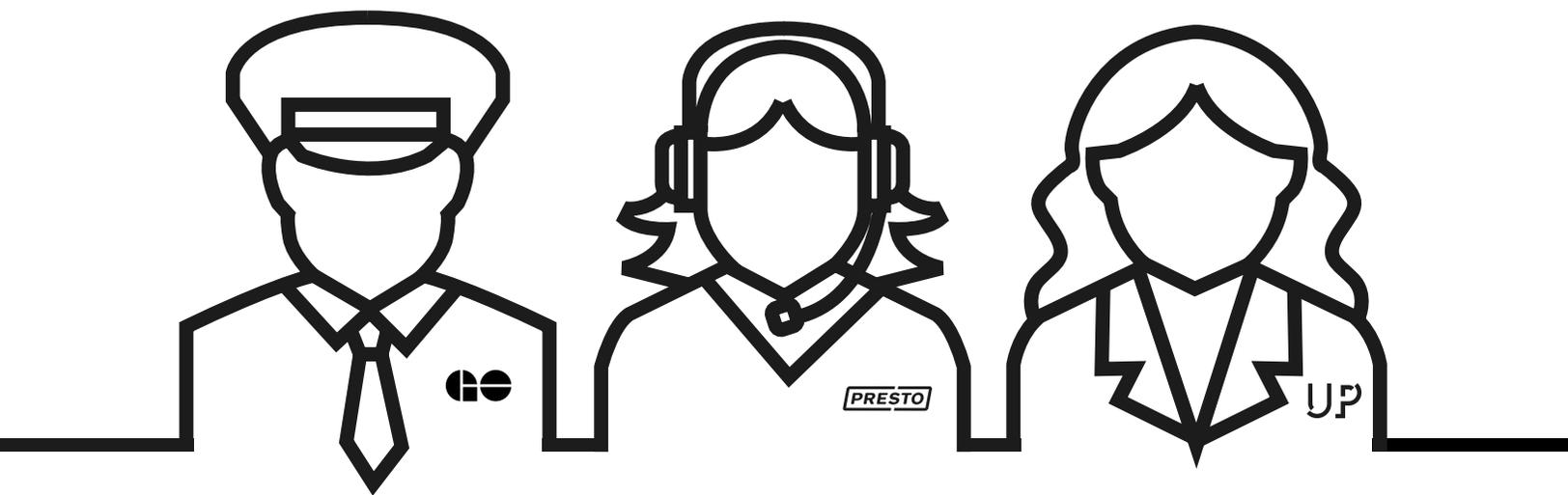
Quel est le rôle de Metrolinx?

Pour établir nos objectifs, prendre des décisions et faire des affaires, nous nous fions sur les quatre priorités stratégiques établies dans notre stratégie quinquennale 2017-2022, qui nous sert de balise :

- Diriger la transformation de la mobilité régionale
- Fournir et favoriser une expérience client sécuritaire et connectée de qualité supérieure
- Améliorer l'intendance et la responsabilité financières
- Gagner et conserver la confiance du public

Le travail entrepris pour améliorer la surveillance et la responsabilisation de l'agence, ainsi que l'optimisation de ses ressources, sert de fondement pour la mise en œuvre des priorités établies par le ministre des Transports dans sa lettre de directives remise à Metrolinx en mars 2016.

quatre priorités stratégiques





24



L'année en chiffres

**AUGMENTER LA CONNECTIVITÉ
POUR LES NAVETTEURS**

L'ANNÉE EN CHIFFRES : AUGMENTER LA CONNECTIVITÉ POUR LES NAVETTEURS ET LES VOYAGEURS

Expansion de GO : Plus de GO. Plus souvent.

- Deux nouveaux services de train de GO sont annoncés : le futur service de train de GO pour les passagers se déplaçant entre Oshawa et Bowmanville, et le service toute l'année entre Hamilton et Niagara Falls.
- La nouvelle gare de Gormley a ouvert ses portes et accueille 840 passagers chaque jour.
- Des travaux de modernisation sont en cours dans 20 gares existantes, afin d'offrir les commodités auxquelles les voyageurs s'attendent.
- Meilleur accès au réseau ferroviaire GO, notamment par la construction de 12 nouvelles gares.
- Plus grande commodité pour les passagers des trains de GO, grâce à l'aménagement de 843 nouvelles places de stationnement aux gares GO.

Transport rapide : une connectivité rapide et fiable

- Le tunnel de 10 km du transport léger sur rail (TLR) Eglinton Crosstown est terminé. Il s'agit d'un pas de géant vers la création d'un lien de quartier intermédiaire, qui transportera plus de 5 000 passagers à l'heure d'ici 2031.
- Les 15 gares souterraines du TLR Eglinton Crosstown sont en construction, et chacune d'elle permettra l'instauration du service en plein cœur des différentes communautés qui les accueilleront.
- Trois nouveaux projets de transport en commun rapide sont en cours et permettront d'offrir un service bonifié pour la population de Hamilton, de Mississauga/Brampton et de Toronto le long de Finch Avenue West.
- Deux projets de SAR ont vu le jour pour les passagers : l'inauguration de la voie rapide de Davis Drive a eu lieu dans la région de York et la gare de Winston Churchill est entrée en service sur Mississauga Transitway.

Service de GO Transit : servir plus de gens, plus souvent, en toute fiabilité

- Les embarquements annuels à bord des trains et des autobus de GO dépassent maintenant les 70 millions par année et sont toujours en croissance.
- Plus de 303 000 personnes en moyenne par jour se sont déplacées dans des véhicules de GO Transit, soit environ 268 000 à bord de trains et 35 500 en autobus.
- Ajout de nouveaux trajets en période de pointe sur cinq lignes de train de GO.
- Service de trains de GO multiplié par deux vers et depuis Kitchener.
- Expansion du service d'autobus de GO vers deux nouveaux emplacements – Cambridge et Brantford – pour desservir ces communautés.

70

**MILLIONS
D'EMBARQUEMENTS
PAR ANNÉE**

**À BORD DES TRAINS ET
AUTOBUS DE GO**

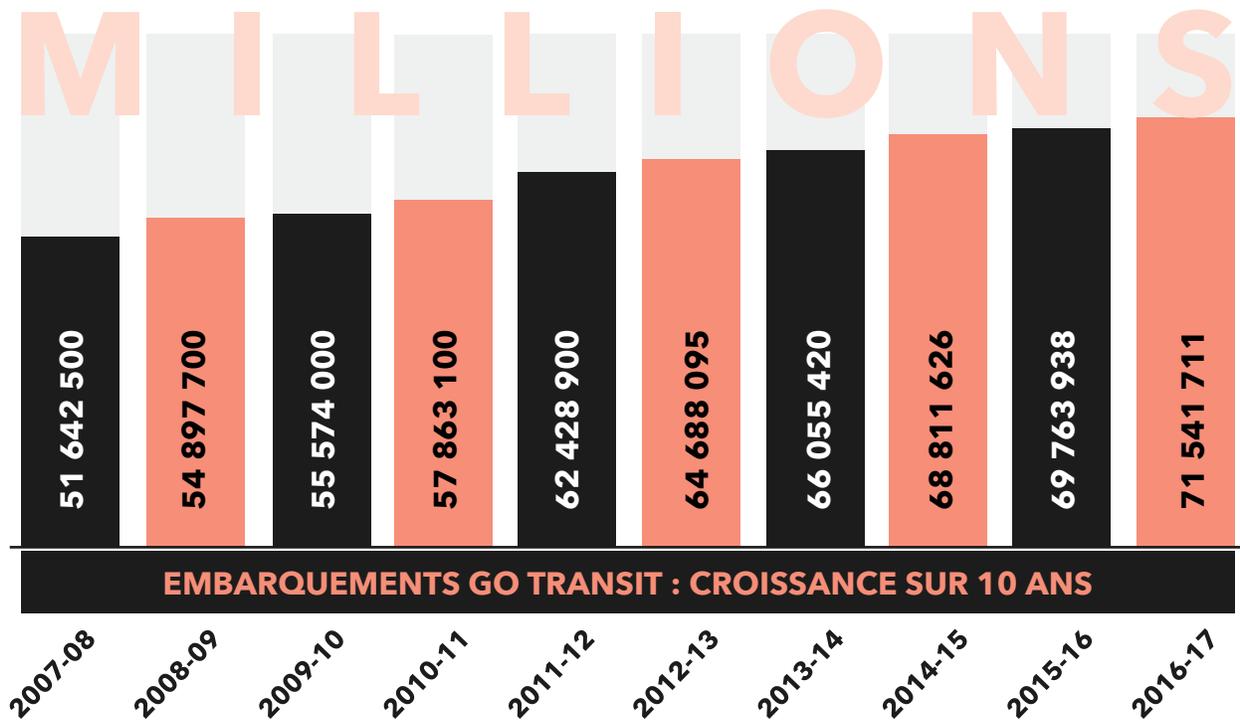
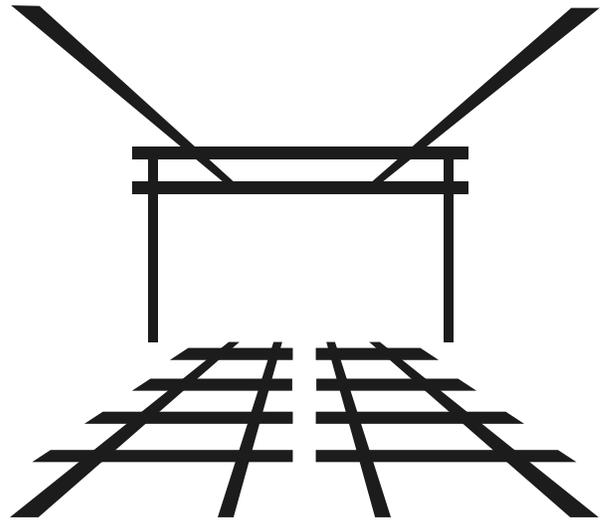
**+ 303 000
PERSONNES
SE DÉPLACENT AVEC
GO CHAQUE JOUR**

843
 NOUVELLES
 PLACES DE
 STATIONNEMENT



TUNNEL DE
10 km
 DU TLR CROSTOWN
 TERMINÉ

15  TLR
 GARES SOUTERRAINES
 ACTUELLEMENT EN
 CONSTRUCTION





UP Express : transformer la façon de se déplacer entre l'aéroport et le centre-ville

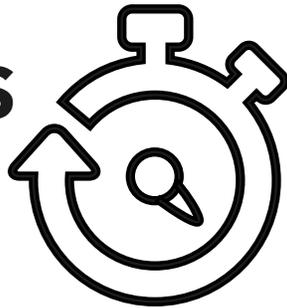
- Durée de 24,82 minutes en moyenne pour un trajet d'UP Express, entre Pearson et la gare Union.
- Plus de 8 300 personnes se sont déplacées avec UP Express les jours de semaine moyens.
- Près de 12 000 personnes se sont déplacées avec UP Express lors des jours de grand achalandage (23 septembre 2016).

MOYENNE DE

24,82

MINUTES

**POUR UN
TRAJET**



+ 8 300
**PASSAGERS
AVEC UP EXPRESS
LES JOURS DE
SEMAINE**

2016-2017

2 755 755

2015-2016*

721 352

UP

**AUGMENTATION
DU NOMBRE DE
PASSAGERS**

*Le service UP Express a été lancé en juin 2015. La nouvelle structure tarifaire est entrée en vigueur en mars 2016.



**CARTE
PRESTO
PRÉSENTÉE**

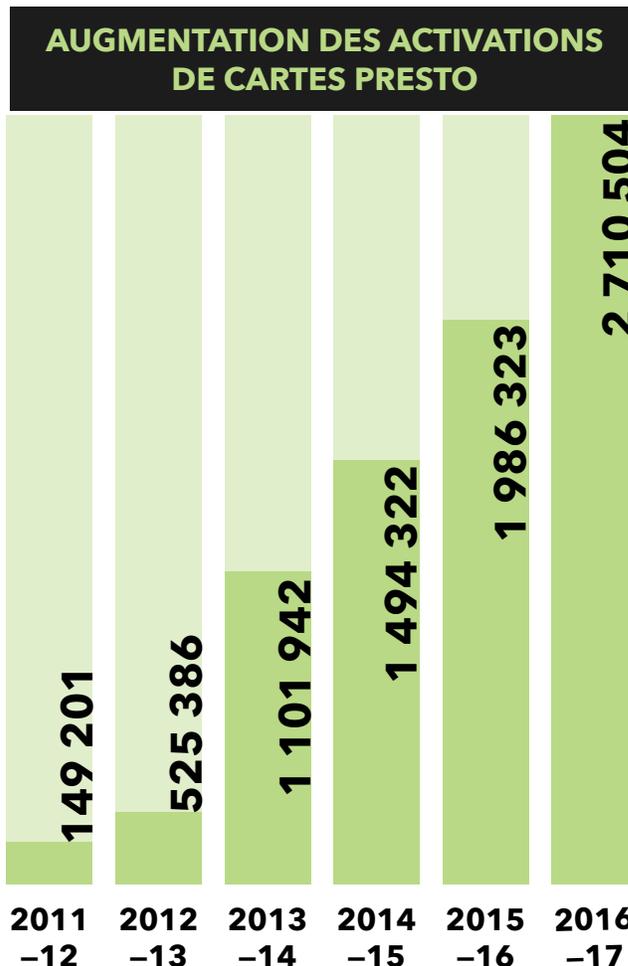
**+ 20
MILLIONS**

**DE FOIS/
MOIS**

PRESTO : Une carte qui relie tout le monde

- 2,7 millions de cartes PRESTO activées, soit des millions de navetteurs nouvellement connectés.
- Carte PRESTO présentée plus de 20 millions de fois par mois.
- 11 sociétés de transport utilisent PRESTO dans la RGTH et Ottawa.
- 870 000 correspondances entre sociétés de transport effectuées avec PRESTO en moyenne par mois en 2016-2017.
- 1 200 cartes PRESTO gratuites offertes aux réfugiés syriens pris en charge par le gouvernement.

870 000
correspondances
entre sociétés
de transport/
mois



Service à la clientèle : l'expérience client au cœur de notre planification

- Les trajets de train de GO Transit ont obtenu une moyenne de 95 % en matière de respect des horaires pour l'année.
- Les trajets d'autobus de GO Transit ont obtenu une moyenne de 95 % en matière de respect des horaires pour l'année.
- UP Express a obtenu une moyenne de 98 % en matière de respect des horaires pour l'année.
- GO Transit a tenu ses passagers informés et a dépassé les cibles de sa Charte des passagers, qui consistait à recevoir moins de 30 plaintes par million d'embarquements à propos des communications sur l'état du service.
- PRESTO a répondu à plus de 80 % des appels du service à la clientèle en moins de 30 secondes.
- GO Transit et PRESTO ont toutes deux atteint leurs cibles visant à résoudre les demandes des clients dès le premier appel.
- La satisfaction de la clientèle par rapport à PRESTO s'est maintenue au-dessus de 60 %, ce qui atteint l'objectif de la Charte du client.

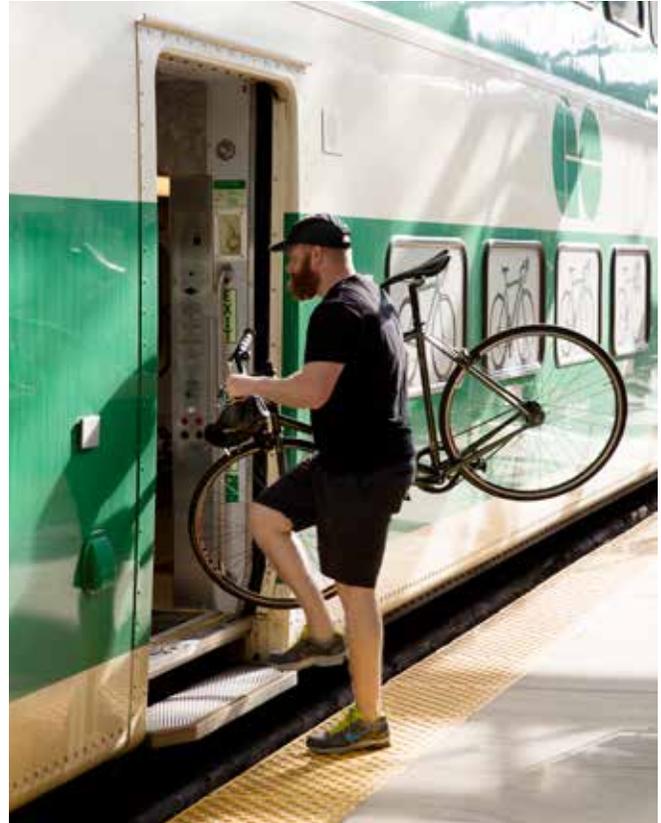
1 000



vélos ajoutés au vélo-partage

Transport actif : de nouvelles façons de se déplacer

- 1 000 vélos ainsi que 120 stations d'accueil ont été ajoutés à la flotte de Bike Share Toronto, en vertu du partenariat de Metrolinx avec la Toronto Parking Authority; des fonds additionnels ont été octroyés pour l'expansion future de ce réseau de vélo-partage à l'extérieur de Toronto.



ENGAGEMENT : ÉCOUTER ET APPRENDRE

- Prise de contact avec les communautés en lien avec nos projets d'immobilisations dans la région : plus de 120 événements portes ouvertes, environ 150 réunions avec le voisinage et les intervenants ainsi que 60 événements dans la communauté. Nous avons par ailleurs pris contact avec des milliers de résidents en frappant directement à leur porte.
- 13 événements portes ouvertes tenus dans la RGTH ont porté sur le prochain Plan de transport régional.
- Adoption d'une déclaration de perfectionnement des apprentis dans le projet Eglinton Crosstown, qui vise à



ce que 10 % de toutes les heures de travail de métier ou d'artisan soient réalisées par des personnes vivant dans des communautés historiquement défavorisées ou faisant partie de groupes aspirant à l'égalité situés le long du corridor.

- Prise de contact avec plus de 125 000 résidents dans les 26 communautés où ils ont élu domicile au cours de la tournée régionale d'événements de 2016.

MARQUER DES JALONS DANS LA COMMUNAUTÉ

La mission de Metrolinx vise à transformer la manière dont la population de la RGTH se déplace, grâce à une connectivité accrue pour ceux qui vivent et travaillent dans la région et à la création de milieux adaptés à la croissance future.

Alors, quelles étapes avons-nous franchies l'an dernier?

Avril 2016 : Metrolinx a célébré son 10^e anniversaire, ce qui conclut une décennie de parrainage et de prestation de services de mobilité qui relient les gens, les lieux et les communautés de toute la région.

Mai : Les deux millions d'activations de cartes PRESTO ont été atteints, offrant ainsi un mode de paiement beaucoup plus pratique aux passagers de toute la région et d'Ottawa.

Juin : Prolongement du service de train de GO vers Bowmanville, Niagara et Kitchener; nouveau corridor de contournement pour les trains de marchandises permettant le prolongement du corridor GO de Kitchener comme annoncé; UP Express célèbre une année d'exploitation.

Juillet : Deux autobus GO entièrement accessibles, à deux étages et de faible hauteur sont entrés en service, ce qui réduit la congestion sur certains trajets plus achalandés.

Août : Le tunnel du TLR Eglinton Crosstown est achevé selon les délais prévus, ce qui nous approche de l'ouverture du nouveau service pour les passagers en 2021.

Septembre : La première Stratégie de Metrolinx en matière de durabilité est publiée; elle constitue un cadre de travail concerté visant à réduire notre empreinte environnementale et à augmenter les possibilités dans les communautés pour lesquelles nous planifions, construisons et exploitons des infrastructures.

Octobre : La voie rapide de Davis Drive a été inaugurée en grande pompe; l'infrastructure offre une connectivité vers GO Transit et York Region Transit pour les passagers.

Novembre : L'Initiative d'approvisionnement en transport en commun a permis l'achat de 1 000 autobus, et comprenait entre autres la livraison d'un autobus de 12 mètres de 38 sièges à St. Catharines Transit.

Décembre : PRESTO est offert dans toutes les stations de la TTC et dans tous les véhicules de surface; la nouvelle gare GO de Gormley ouvre ses portes.

Janvier 2017 : Des trajets de train GO pendant les week-ends sont offerts toute l'année sur la ligne de Barrie; la demande de qualification (DDQ) pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du TLR Hurontario de Mississauga et du sud de Brampton est publiée.

Février : On enregistre un million de paiements de tarifs PRESTO traités en une seule journée; la DDQ pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du TLR de Hamilton est publiée.

Mars : Le début des constructions de la nouvelle gare GO de Bloomington Road est annoncé; cette nouvelle gare offrira aux navetteurs vivant dans les secteurs d'Aurora et de Whitchurch-Stouffville un accès pratique et de proximité au service de GO Transit, dès son ouverture en 2019.

LA COLLABORATION : PIERRE D'ASSISE DE NOTRE STRATÉGIE

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, qui nous a permis de planifier, de construire et d'exploiter un réseau de transport intégré au profit des résidents :

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

Ensemble, l'an dernier, nous avons fourni des services à plus de sept millions de résidents de la RGTH.

PLANIFIER

Maintenir le cap pour bâtir le futur



Concept artistique du futur
TLR Hurontario



Qu'est-ce que le Plan de transport régional?

Le Plan de transport régional (PTR) oriente la transformation du réseau de transport de la RGTH. C'est dans ce dernier qu'est définie la vision de notre réseau de transport établie avec nos divers partenaires et intervenants de la région; ce document expose également comment un tel réseau améliore la qualité de vie, protège l'environnement et appuie l'économie dans la RGTH.

Le gouvernement provincial de l'Ontario et le gouvernement fédéral investissent dans les projets ciblés comme prioritaires dans le PTR. La révision du premier PTR de la RGTH intitulé le Grand Projet et publié en 2008 s'est conclue au cours de la dernière année. Nous sommes actuellement en train de rédiger la mise à jour du PTR, qui reflétera les priorités de la région en matière de transport au cours des 25 prochaines années, jusqu'en 2041. Dans la foulée du Grand Projet, le prochain PTR visera la connectivité entre les gens. Pour ce faire, l'an dernier, en plus de réaliser de nombreuses études techniques, nous avons écouté les résidents de partout dans la région après leur avoir demandé de la rétroaction, qui a été compilée dans un document de travail en vue du prochain Plan de transport régional. Nous avons également mis sur pied un groupe de consultation des résidents, qui formulera ses recommandations sur ce qui devrait, selon eux, être inclus dans le prochain PTR. Par ailleurs, nous continuons de collaborer étroitement avec les ministères des Transports et des Affaires municipales afin d'harmoniser le prochain PTR au Plan multimodal du transport de la région élargie du Golden Horseshoe actuellement en cours d'élaboration et au nouveau Plan de croissance de cette même région.

Metrolinx planifie actuellement la RGTH du futur en tenant compte de tous les changements démographiques, de la croissance économique, des innovations technologiques et de nombreux autres facteurs qui changeront le visage de la région. Les plans que nous établissons maintenant ainsi que les investissements que nous faisons pour le futur constituent la meilleure façon de s'adapter avec succès à cette croissance future. Après tout, nous avons la voie en mettant en place une connectivité et des services qui relieront les gens, les lieux et les communautés pour des années à venir.



PRINCIPES FONDAMENTAUX DU PLAN D'ACCÈS AUX GARES GO

- Régler le problème d'accès du « premier et dernier kilomètre » vers et depuis les gares GO, plus particulièrement par des solutions de rechange comme la marche, le vélo ou le transport en commun.
- Envisager des investissements pour des améliorations potentielles qui appuieraient mieux la croissance prévue du nombre de passagers. Les recommandations principales comprennent la gestion des stationnements, l'amélioration du transport en commun local ainsi que la modernisation des installations comme les passages piétonniers, les voies cyclables ainsi que les stationnements pour vélos sécurisés.
- Inclure les recommandations relatives à la fois au réseau complet et aux gares en particulier, qui visent, par exemple, les emplacements pour s'asseoir aux gares, l'orientation et l'organisation générale du site, la conception des gares, les directions ainsi que les stratégies d'implantation par phase pour les futurs aménagements des sites de gares.
- Promouvoir la collaboration avec les municipalités pour la planification d'une utilisation des terres environnantes favorisant la marche, le vélo ou les déplacements en transport en commun pour accéder aux gares GO.



LA COLLABORATION EN RÉSEAU POUR LA CONSTRUCTION DE 12 NOUVELLES GARES GO

Pour nous assurer que Metrolinx tire pleinement profit de ses investissements, nous avons adopté une approche axée sur le réseau entier pour déterminer, en collaboration avec nos partenaires municipaux, où il fallait ajouter des gares pour faciliter l'accès des gens au transport en commun.

L'examen de plus de 120 emplacements possibles a été entrepris en fonction de critères stratégiques, économiques, financiers et opérationnels. Nous avons élaboré une méthodologie et un procédé clairs pour évaluer tous les emplacements, puisque les nouvelles gares peuvent avoir des répercussions autant positives que négatives dont on doit tenir compte.

Par exemple, des gares bien situées peuvent aider à intégrer les réseaux de transport en commun locaux et régionaux et améliorer l'accès des communautés environnantes à ces réseaux. Par contre, ajouter trop de nouvelles gares dans un corridor donné pourrait entraîner une augmentation du temps de trajet et des retards qui pourraient dissuader les passagers. Le processus et la méthodologie que nous utilisons pour évaluer les nouvelles gares tiennent compte de l'équilibre requis entre la fréquence du service, son expansion et ses coûts.

Au terme de cet examen, et toujours en collaboration avec nos partenaires municipaux, nous avons choisi l'emplacement de 12 nouvelles gares, qui desserviront des communautés de Waterloo, de Simcoe, de la région de York et de Toronto et accueilleront potentiellement 50 000 passagers par jour d'ici 2031.

De plus, en décembre 2016, nous avons publié le Plan d'accès aux gares GO, qui traite de la façon dont nous pourrions accommoder, en 2031, un nombre prévu se situant entre 225 000 et 250 000 passagers par jour de semaine aux gares nouvelles et existantes (excluant la gare Union), comparativement à environ 100 000 en 2016.



Processus et méthodologie pour l'évaluation des nouvelles gares

- Étape 1 • Dresser une liste de plus de 120 sites à l'aide de considérations clés des sites et du réseau.
- Étape 2 • Précision de l'analyse : Des facteurs liés au site, des considérations en matière de service et des demandes historiques ont été analysés pour réduire la liste à 50 sites et plus.
- Étape 3 • Évaluation : Les considérations stratégiques, économiques, techniques et opérationnelles, de coûts et de revenus des 50 sites et plus ont été analysées.
- Étape 4 • Participation du public et des municipalités : Examen des 50 sites et plus, consultation et rétroaction sur ceux-ci.
- Étape 5 • Réduction de la liste : À la suite de la participation du public, la liste des sites a été réduite pour une analyse plus approfondie.
- Étape 6 • Analyse approfondie : Évaluation des analyses de rentabilité plus détaillée sur les sites présélectionnés pour éclairer les recommandations.

Autres projets de planification entrepris en collaboration avec nos partenaires cette année :

- Nous avons travaillé de concert avec la Ville de Toronto, la Ville de Mississauga ainsi que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) sur la planification du prolongement proposé du TLR Eglinton Crosstown, du terminus actuel de Mount Dennis jusqu'à la gare de Renforth Gateway, puis à l'aéroport Pearson. Présentement, nous affinons et définissons davantage le projet avec nos partenaires.
- Le groupe de travail pour le service d'autobus rapides (SAR) de Durham-Scarborough est maintenant sur pied. Ce groupe réunit la région de Durham, Durham Region Transit, la Ville de Toronto ainsi que la TTC autour d'une même table pour faire avancer l'étude de planification ainsi que l'analyse de rentabilité initiale pour ce projet.
- La planification d'une future ligne d'allègement a été effectuée en collaboration avec la TTC et la Ville de Toronto, et les travaux du prolongement de la ligne de métro de Yonge North ont regroupé Metrolinx, la TTC, la municipalité régionale de York ainsi que la York Region Rapid Transit Corporation.
- Metrolinx continue d'intégrer les principes d'excellence de conception dans la planification de l'expansion de GO et du transport en commun. Chez Metrolinx, l'excellence de conception constitue un engagement ferme du Conseil; une conception de haute qualité améliore l'expérience client dans tous nos projets d'immobilisation. Cet engagement touche la fonctionnalité, la pérennité, la durabilité, l'accessibilité, la beauté et la valeur des installations.
- Les travaux réalisés avec la Ville de Toronto afin d'intégrer Smart Track dans le programme d'expansion des services ferroviaires de GO ont des retombées positives dans toute la région.

QUESTIONS ET RÉPONSES AVEC NADINE NAVARRO

Gestionnaire, planification du projet de service régional express, Politiques et planification, Metrolinx

De quelle réalisation de la dernière année êtes-vous le plus fière?

Deux grandes initiatives : Notre équipe a progressé dans son analyse des nouvelles gares de sorte que 12 nouvelles gares verront le jour dans le cadre de l'expansion du réseau GO. Puis, en décembre 2016, le Conseil d'administration de Metrolinx a adopté son Plan d'accès aux gares GO 2016, qui contient des recommandations d'amélioration et de planification d'infrastructures multimodales, qui faciliteront l'accès de la clientèle aux gares GO, notamment avec l'arrivée du SRE.

Et si nous réfléchissons à l'avenir? Quels sont les éléments clés d'une région en santé et prospère en 2050?

L'équilibre et l'intégration sont des éléments primordiaux; il faudra équilibrer les besoins divers (et parfois conflictuels) dans l'ensemble de la région et réfléchir en mode intégration et action dans différents domaines. Notons par exemple l'utilisation des terres et la planification des transports.

Quel sera le rôle de Metrolinx dans le futur?

Metrolinx joue un rôle crucial et jouit d'une vue d'ensemble unique. Grâce à notre Plan de transport régional, nous établissons un portrait global, une vision à long terme qui se concrétise véritablement



par l'exploitation concrète de services de transport en commun. Dans toute l'organisation, des gens compétents, expérimentés et enthousiastes se rassemblent pour relier les différents domaines et envisager les problèmes avec un regard nouveau.

Comment décririez-vous le futur de la RGTH en deux mots?

« Différent » et « semblable » à la fois. Nous vivons de nombreux changements que nous ne pouvons pas tous anticiper, mais la région demeurera un endroit accueillant et agréable où il fait bon vivre.



PARTICIPER À LA CRÉATION D'UN FUTUR DURABLE

Publiée en septembre 2016, notre première stratégie en matière de développement durable vise à soutenir nos efforts d'intégration de la durabilité dans tous les aspects de notre planification, de nos constructions et de notre exploitation. Chez Metrolinx, notre vision de la durabilité tient compte de nos responsabilités économiques, environnementales et sociales, et est bien ancrée dans les principes de développement durable.

Notre stratégie se divise en cinq objectifs qui visent à répondre aux attentes élevées que nous et nos intervenants avons établies :

- Faire preuve de résilience face aux changements climatiques
- Réduire la consommation d'énergie et les émissions
- Intégrer la durabilité dans notre chaîne d'approvisionnement
- Réduire au minimum l'impact sur les écosystèmes
- Améliorer la responsabilité communautaire

Cette stratégie en matière de durabilité arrive au moment où le monde entier accentue ses actions pour le développement durable, qu'il s'agisse des objectifs de développement durable des Nations Unies, de l'Accord de Paris sur le changement climatique ou du Plan d'action de l'Ontario contre le changement climatique 2016-2020.

POURQUOI METTRE EN PLACE UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE MAINTENANT?

Nous nous attelons au plus grand projet d'expansion du transport en commun de toute l'histoire du Canada. La stratégie nous invite à envisager différemment la construction d'infrastructures, la gestion de nos opérations et les services offerts aux communautés grandissantes de la RGTH, tout en assumant nos responsabilités environnementales et sociales. Elle mène à une compréhension commune de la manière dont nous évaluons et améliorons nos initiatives en matière de développement durable.



Engagés à réduire notre empreinte environnementale

En juin 2016, Metrolinx a reçu le Prix du leadership dans le secteur public du Conseil du bâtiment durable du Canada en reconnaissance de son leadership en établissement de politiques et de programmes qui font progresser le bâtiment durable au Canada. Nous visons la certification LEED Or pour toutes les nouvelles installations, dont les nouvelles gares GO et bâtiments connexes. Jusqu'à maintenant, la gare GO de Pickering, ainsi que les installations pour autobus de GO de Brampton, d'Oshawa, de Halton Hills et d'East Gwillimbury sont toutes certifiées LEED Or.

En septembre, nous avons octroyé le contrat de construction pour l'installation d'entretien et de remisage des autobus de Kitchener, qui vise également la certification LEED Or.

En mars 2017, Metrolinx est devenue un membre fondateur de la division canadienne du réseau de leadership financier du projet Prince of Wales' Accounting for Sustainability (A4S). En plus de faire preuve d'avant-gardisme et d'engagement pour le développement durable, se joindre à d'autres organisations de premier plan dans ce genre d'initiative nous aidera à bien intégrer notre stratégie en matière de durabilité ainsi que nos processus financiers.

UNE MAIN-D'ŒUVRE QUI LIVRE LA MARCHANDISE

Grâce à une main-d'œuvre constamment en action et travaillant dans plus de 89 emplacements en Ontario, de Peterborough à Barrie, en passant par Kitchener et Niagara Falls, Metrolinx est d'avis que ses employés sont au cœur de son succès.

En comptant sur les efforts d'une main-d'œuvre fortement motivée, compétente, productive et soucieuse d'atteindre les objectifs de l'organisation, on sait que les résultats suivront. Il s'agit du fondement de notre stratégie quinquennale axée sur les employés (publiée en 2015), qui vise non seulement à améliorer l'expérience vécue par les employés chez Metrolinx, mais aussi à faire progresser notre organisation conformément aux priorités de la stratégie quinquennale de Metrolinx de 2017-2022. La stratégie en matière de durabilité vise aussi à améliorer l'expérience de nos employés. La croissance, la diversité et l'échelle des activités sont sans précédent; nos projets ont pris de l'ampleur et sont devenus plus diversifiés à mesure que nous continuons de réaliser le Plan de transport en commun.

La mise en œuvre de la future mobilité exigera une approche réactive et avant-gardiste relativement au travail. Nous désirons être l'employeur de choix d'une main-d'œuvre diversifiée, représentative des communautés qui forment notre clientèle, de même que de créer un travail intéressant comprenant des chances d'avancement pour notre personnel. Nous voulons également que notre milieu de travail diversifié soit inclusif; ainsi, au cours de l'année, nous avons lancé un programme de diversité et d'inclusion qui favorisera la sensibilisation, l'acceptation et la compréhension entre membres du personnel, ce qui aidera chacun de nous à atteindre son plein potentiel.

Metrolinx est fermement engagée à mettre en place le milieu de travail, la main-d'œuvre ainsi que les infrastructures qui permettront à notre organisation de progresser, et nous sommes extrêmement fiers d'avoir été reconnus comme l'un des meilleurs employeurs de la région du grand Toronto (2017), l'un des meilleurs employeurs du Canada pour les jeunes (2017) et l'un des employeurs les plus écolos au Canada (2017).



BÂTIR

Des plans à la construction



Références photographiques : Rick Radell



Le maire de Kitchener, Berry Vrbanovic, qui a vanté les mérites d'un corridor innovateur en compagnie du maire de Toronto, John Tory, a offert « un train de marchandises plein de remerciements » pour avoir fait devenir réalité ce projet de service GO bidirectionnel offert toute la journée.

-CBC News, 14 juin 2016

« L'arrivée de GO dans la région signifie une plus grande souplesse ainsi qu'une mobilité améliorée pour les travailleurs, une situation qui pourrait potentiellement favoriser la rétention et l'attraction des jeunes dans le secteur », se réjouit Mishka Balsom, présidente et chef de la direction de la chambre de commerce de la grande région de Niagara. « Cela se traduira par une croissance soutenue dans le marché des biens immobiliers, sans parler des immenses possibilités commerciales. »

-St. Catharines Standard, 30 juin 2016

L'expansion de GO : relier la région grâce à un service toutes les 15 minutes, toute la journée

Le réseau GO se veut principalement un lieu de correspondance pour plus de 70 millions de passagers dans le sud de l'Ontario chaque année. Il s'agit d'un lien vital pour le travail, les loisirs et pour tout ce qui rend la vie dans la RGTH si agréable.

Metrolinx poursuit sur sa lancée et en ce sens, il importe d'étendre le réseau GO, un point crucial du plan à long terme. Nous installons de nouvelles voies, construisons des ponts et des tunnels, mettons en service des trains électriques et bâtissons des gares afin de fournir un service bidirectionnel toutes les 15 minutes et toute la journée dans les secteurs clés du réseau GO, sans oublier l'amélioration du service en soirée et les week-ends, dans les communautés de toute la région.

Récemment, nous avons progressé vers certaines étapes qui auront des retombées positives concrètes sur la vie des résidents de la RGTH.

- En 2016-2017, nous avons commencé les études de faisabilité ainsi que la planification pour les importants prolongements vers Bowmanville, Niagara Falls et Kitchener/Waterloo.
- Au cours du dernier exercice, nous avons également octroyé deux contrats majeurs pour des services-conseils techniques, afin d'appuyer la prestation du programme d'expansion du service régional express GO.
- Nous avons entrepris une collaboration avec Infrastructure Ontario pour définir 14 grands projets de travaux préparatoires d'une valeur totale de 3,4 milliards de dollars. Ces travaux sont nécessaires pour préparer le réseau avant l'arrivée d'entrepreneurs en infrastructure; il s'agit notamment de modernisation de gares, de nivellement, de travaux sur les voies et de sauts-de-mouton sur de nombreux corridors ferroviaires.

Dans les pages qui suivent, nous présentons quelques moyens supplémentaires pris pour mieux relier la RGTH et améliorer encore davantage notre réseau ferroviaire GO.

PROGRESSION DES TRAVAUX LE LONG DES CORRIDORS FERROVIAIRES EN 2016-2017

BARRIE	<ul style="list-style-type: none"> • L'évaluation environnementale (EE) est terminée pour le croisement de Davenport. • L'EE pour l'ajout d'une deuxième voie avance. • Le nouveau tunnel piétonnier à la gare GO d'Aurora est terminé. • La travée de pont principale du pont de Dufferin Street est terminée. • La construction de la gare GO de Downsview Park est commencée. • Un comité consultatif communautaire de Davenport a été mis sur pied.
KITCHENER	<ul style="list-style-type: none"> • Nous sommes prêts à répondre aux demandes de propositions (DDP) pour l'élargissement du tunnel sous l'autoroute 401, ce qui permettra l'ajout d'une voie. • Les travaux du pont sont terminés à Georgetown. • L'installation de remisage de Shirley Avenue est terminée. • Le pont piétonnier de John Street, au nord de la gare GO de Weston est terminé. • 223 nouvelles places de stationnement, un dépose-minute, un abri pour vélos ainsi qu'un abri chauffé pour les passagers ont été aménagés à la gare GO de Mount Pleasant. • Collaboration avec la communauté de Westbend pour aménager et planter un jardin du côté des rails.
LAKESHORE EAST	<ul style="list-style-type: none"> • La DDP pour le contrat de construction-financement du projet de prolongement du corridor Est a été publiée. • L'EE pour l'ajout d'une troisième voie entre Guildwood et Durham Junction, ce qui comprend le saut-de-mouton de Morningside, Galloway et du Scarborough Golf Club, est terminée. • Les travaux de conception visant l'ajout d'une quatrième voie entre Don River et Durham Junction sont commencés. • La construction des deux nouveaux ponts piétonniers de la gare GO de Guildwood est terminée. • Les travaux de conception visant l'ajout d'une quatrième voie entre Don River et Durham Junction sont commencés. • Les travaux de conception de la gare GO de Danforth sont commencés. • Nous avons tenu des consultations publiques comme le prescrivent les EE officielles.
LAKESHORE WEST	<ul style="list-style-type: none"> • Nous avons terminé la seconde phase de la gare GO de West Harbour, dont le deuxième quai; 290 nouvelles places de stationnement ainsi que deux ascenseurs accessibles ont été aménagés. • La modernisation du quai Sud à la gare GO de Bronte est terminée. • L'aménagement de l'installation de remisage de Lewis Road est terminé.
MILTON	<ul style="list-style-type: none"> • La construction de plus de 250 places de stationnement à la gare GO de Streetsville est commencée. • La DDP pour la gare GO de Cooksville et le parc de stationnement à étages a été publiée.
RICHMOND HILL	<ul style="list-style-type: none"> • La gare GO de Gormley est terminée et nous avons travaillé avec la Ville de Richmond Hill pour inaugurer une œuvre d'art public qui commémore l'histoire de l'agriculture locale du site ainsi que l'importance des mennonites allemands de Pennsylvanie dans cette communauté. • Début des constructions de la gare GO de Bloomington Road.
STOUFFVILLE	<ul style="list-style-type: none"> • Les travaux préparatoires en vue d'accueillir une nouvelle voie avancent bien; cela comprend le nivellement ainsi que l'installation d'un mur antibruit. • La DDP pour les gares GO d'Unionville, de Milliken et d'Agincourt a été publiée et les consultations ainsi que les travaux de conception sont commencés. • Le premier de trois emplacements de remisage de trains est terminé à l'installation de Lincolnville. • Le contrat de construction pour la double voie entre les gares GO de Scarborough Junction et d'Agincourt a été octroyé. • Nous avons annoncé la création d'un comité consultatif communautaire d'Agincourt.
GARE UNION	<ul style="list-style-type: none"> • La nouvelle phase de modernisation du quai couvert de la gare Union a démarré. • Nous avons octroyé les contrats pour les projets d'amélioration des voies Est et Ouest.



Concepts artistiques des projets de TLR



CRÉER UN RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN RAPIDE, QUI RÉVOLUTIONNE LA FAÇON DE SE DÉPLACER

Nous savons bien que les gens recherchent des moyens sécuritaires, fiables et pratiques de se rendre à destination chaque jour et c'est pourquoi l'expansion du réseau et la construction des nouveaux trajets de transport en commun rapide sont au cœur du travail de Metrolinx. Le transport en commun rapide fait référence à des services de trains ou d'autobus qui se déplacent dans leur propre voie ou ligne réservée, séparés des automobilistes et des fluctuations du trafic.

Qu'il s'agisse d'un réseau ferroviaire ou d'autobus passant en surface ou sous terre, sa construction a pour but d'assurer les liaisons dans la RGTH par un service confortable, pratique et fiable, un service qui nous aidera à maintenir une économie forte et qui allégera la congestion, tout en fournissant des correspondances aisées avec les métros, les réseaux d'autobus ainsi que GO Transit.

TRANSPORT LÉGER SUR RAIL

En août 2016, nous avons terminé la portion souterraine, soit le tunnel long de 10 km du **TLR Eglinton Crosstown**, un service qui transportera plus de 5 000 passagers chaque heure d'ici 2031. Nous avons également entamé la préparation à l'excavation des 15 gares souterraines, qui desserviront les communautés dans lesquelles la ligne passera, et, au cours de l'année, nous avons aussi commencé la mise en place des fondations de l'installation d'entretien et de remisage d'Eglinton. En mars 2017, nous avons annoncé que l'installation sera dotée d'un système de stockage d'énergie de batteries qui fournira de l'électricité de secours au TLR.

En octobre, nous avons émis une DDQ de conception-construction-financement-maintenance pour le **TLR Hurontario** puis, en décembre, nous avons commencé le déplacement des services publics préalable à la construction du **TLR de Finch West**.

Nous avons progressé vers l'approbation d'un addenda à l'EE du projet de **TLR de Hamilton**, puis, en février 2017, nous avons émis une DDQ de conception-construction-financement-exploitation-maintenance.

« Les travaux [de construction de Metrolinx] qui ont lieu actuellement [à la gare GO de Guildwood] se font pendant la nuit et [la demandeuse] indique qu'elle vit très près des activités. Elle louange les entrepreneurs non pas uniquement parce qu'ils réussissent à réduire le bruit au minimum, mais aussi parce qu'ils font des résidents vivant à proximité une priorité, particulièrement lorsqu'ils réalisent des travaux qui pourraient constituer un désagrément. Elle affirme qu'elle et son garçon dorment très bien, malgré l'ampleur des travaux réalisés dans son voisinage ». - Registre des appels pour le suivi des activités de construction de Metrolinx

SERVICE D'AUTOBUS RAPIDES

De nombreux navetteurs dépendent du transport par autobus pour se rendre à leur destination chaque jour. Le transport par autobus joue un rôle essentiel dans les communautés, en offrant des services durant les périodes hors pointe, dans des secteurs qui ne sont pas reliés au service ferroviaire. Ils relient les banlieues entre elles, des universités et tous ces endroits où les gens vivent et travaillent. Voilà pourquoi Metrolinx augmentera considérablement la capacité du réseau d'autobus à court et à long terme.

En octobre 2016, la voie rapide de Davis Drive a été inaugurée en grande pompe, et plus tard, en décembre, la gare Winston Churchill de Mississauga Transitway a vu le jour.

L'an dernier, Metrolinx a entamé la construction de 130 nouvelles places de stationnement à la station d'autobus Square One, en plus d'émettre, en novembre 2016, une DDO pour la station d'autobus de la gare GO de Kipling.

ANNÉE APRÈS ANNÉE, NOUS POURSUIVONS NOTRE PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS

Metrolinx a mis de l'avant un grand programme en croissance constante, qui comprend des projets de premier plan comme l'expansion du service de train GO grâce au programme de service régional express (SRE), les TLR Eglinton Crosstown, Finch West, Hurontario et Hamilton ainsi que le service d'autobus rapides.

En 2016-2017, les dépenses d'immobilisations de Metrolinx se sont élevées à 2,793 milliards de dollars, ce qui représente 1,392 milliards de moins que les fonds disponibles de 4,185 milliards de dollars. Cette situation s'explique par certaines économies relatives aux exigences et à la conception de projets en particulier, et par un choix de méthodes différentes pour la livraison de projet. Par exemple, vers la fin juin 2016, notre Conseil a approuvé une stratégie d'approvisionnement révisée pour le programme de SRE, qui misait davantage sur la diversification des modes de financement et d'approvisionnement (DMFA). Bien que cette approche ne doit pas, en principe, retarder outre mesure la livraison générale des projets, du temps additionnel est nécessaire pour préparer et diriger le processus d'approvisionnement, et repousser à un exercice financier subséquent certaines dépenses anticipées pour la conception et la construction.

D'autres détails sur nos projets d'immobilisation figurent dans la section Discussion et analyse de la direction, qui commence à la page XX.



QUESTIONS ET RÉPONSES AVEC MURUGS MURUGANANDAN

**Gestionnaire de projet principal,
Tunnels et ouvrages préliminaires, groupe des
projets d'immobilisations, Metrolinx**

De quelle réalisation de la dernière année êtes-vous le plus fier?

Nous avons réussi à terminer le creusement du tunnel d'Eglinton Crosstown à temps et en respectant le budget. Cela a été rendu possible grâce à un travail d'équipe entre le personnel de Metrolinx, l'équipe de gestion des travaux de construction ainsi que l'entrepreneur en coentreprise. Lorsque le projet Crosstown prendra fin en 2021, le service représentera un immense avantage pour les gens se déplaçant vers le centre-ville depuis l'est et l'ouest de la ville.

Quels sont les éléments clés d'une région en santé et prospère en 2050?

Le plus important est de trouver l'équilibre entre le travail et la vie de tous les jours, dans un environnement sans pollution. Cela n'est possible que si l'on dispose d'un réseau de transport qui réduit les temps de déplacement tout en étant respectueux de l'environnement, ce qui découle directement de nos choix d'infrastructure.

Comment décririez-vous le futur de la RGTH en un mot?

Autosuffisance.

EXPLOITER

Transporter les gens rapidement, facilement et de façon sécuritaire



LA DIFFÉRENCE GO

Au cours des cinq dernières décennies, GO Transit a transporté plus d'un milliard de personnes à destination, en tout confort et toute sécurité. Nous sommes d'avis que ce nombre de personnes mérite d'être souligné en même temps que notre anniversaire de 50 ans d'existence, qui arrivait en mai 2017.

Mais cela n'est pas une excuse pour tomber dans la complaisance. Dans l'année précédant cet anniversaire, notre objectif a été d'améliorer les services de train et d'autobus, tout comme nos modes de communication avec les passagers.

Comment Metrolinx s'y est-elle prise pour relier plus de gens à plus d'endroits?

EN TRAIN

- Service ferroviaire doublé vers et depuis Kitchener en septembre 2016.
- Service ferroviaire prolongé au nord de la nouvelle gare GO de Gormley en décembre.
- Mise en place d'un service de train les week-ends, toute l'année, vers et depuis Barrie en janvier 2017.
- Ajout de trajets de train aux heures de pointe sur les lignes de Lakeshore East, Lakeshore West, Milton, Richmond Hill et Stouffville pendant l'année.

EN AUTOBUS

- En avril 2016, mise en place d'un service d'autobus en soirée et les week-ends, depuis la station d'autobus GO de Finch vers la station d'autobus Square One ainsi que la gare GO de Meadowvale, à Mississauga.
- En juillet, arrivée des premiers autobus GO à plancher bas, construits sur mesure et entièrement accessibles; 253 de ces autobus seront en service dans les quatre prochaines années.
- En septembre, ajout du service d'autobus entre la gare GO d'Aldershot et le centre-ville de Brantford, ainsi qu'entre la gare GO de Milton et le centre-ville de Cambridge.
- En septembre, service amélioré entre les gares GO de Kitchener et la gare GO de Bramalea, à Brampton.
- En septembre, liaison entre Beamsville (ville de Lincoln) et le réseau GO grâce à un nouvel arrêt d'autobus.
- En décembre, les activités ont commencé à la nouvelle station de Winston Churchill de Mississauga Transitway.



Autobus GO : d'importantes liaisons dans notre région

La très grande majorité des services généraux de GO Transit sont fournis aux passagers de train. Or, les services d'autobus sont cruciaux pour la mobilité dans la région, particulièrement pour les gens qui doivent se déplacer entre des municipalités. GO dispose de la deuxième flotte de véhicules en importance parmi tous les réseaux de transport en commun de la RGTH; elle compte un total de 505 autobus, dont 366 voitures à un étage et 139 à deux étages, en date d'avril 2017.

DES PASSAGERS BIEN INFORMÉS

Il ne s'agit pas uniquement d'effectuer le plus grand nombre de trajets par jour. Il faut aussi offrir une expérience, s'assurer que nos passagers voyagent en tout confort et sont bien informés.

Pour ce faire, Metrolinx a :

- Installé, en octobre 2016, une enseigne numérique où sont affichées les heures de départs des prochains trains, juste à l'ouest de la sortie Appleby de la QEW en direction est.

- Mis en place, en novembre, un système de sonorisation de meilleure qualité sonore dans toutes les gares GO.
- Introduit, en novembre, des noms d'utilisateurs Twitter particuliers à chacun des corridors employant @GOTransit pour une information à la grandeur du réseau.
- Mis en œuvre, en janvier 2017, les annonces automatisées du prochain arrêt sur tous les trains de GO.

RÉSULTATS DE LA CHARTE DES PASSAGERS DE GO TRANSIT - EXERCICE 2016-2017

CRITÈRE	CIBLE ANNUELLE		2016-2017	2015-2016
À l'heure				
Plus de 94 % des trains respecteront leur horaire, à 5 minutes près.	94 %	✓	95 %	94 %
Plus de 94 % des autobus respecteront leur horaire, à 15 minutes près.	94 %	✓	95 %	95 %
La sécurité				
Nous aurons 30 plaintes ou moins concernant la sécurité pour un million d'embarquements.	30	Pas encore atteint	32	27
Vous tenir au courant				
Notre sondage sur la satisfaction de la clientèle indique un taux de satisfaction de 77 % en ce qui concerne la communication dans le système GO Transit.	77 %	Pas encore atteint	65 %	70 %
Nous aurons 30 plaintes ou moins pour la communication de l'état du service pour un million d'embarquements.	30	✓	25	24
Expérience confortable				
Nous aurons 30 plaintes ou moins en ce qui concerne le confort à bord des trains et des autobus et dans les stations pour un million d'embarquements.	30	Pas encore atteint	41	22
Obligeance				
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 %	✓	100 %	97 %

ANECDOTES DE GO

« Lorsque j'étais à Oshawa, j'ai manqué mon train de retour à la maison et subi une grosse crise de panique, croyant que je ne serais pas en mesure de retourner à la maison ce soir-là... Je suis allée voir une agente, qui a modifié mon trajet. Elle m'a rassurée en m'indiquant qu'il y avait une multitude de façons de retourner à la maison, et m'a calmement expliqué toutes les options qui s'offraient à moi. Cela m'a fait sentir en sécurité. Elle a imprimé l'itinéraire et s'est assurée que je comprenais bien et que j'étais satisfaite du trajet que je m'apprêtais à faire. Je choisirai désormais toujours GO pour tous mes déplacements. »

- Passagère de GO Transit

« Ma voiture a un problème électrique et la fenêtre s'est ouverte d'elle-même après que j'eus stationné ma voiture (à la gare GO de Long Branch) et quitté les lieux. Votre préposée à la gare a remarqué que la fenêtre était grande ouverte. La pluie menaçait et le temps était venteux. Elle a alors collé une pellicule plastique sur la fenêtre afin d'éviter que la pluie entre et, peut-être, décourager d'éventuels voleurs. Elle a jeté un œil à ma voiture de temps à autre pour vérifier si tout allait bien. Lorsque je suis revenu, elle est sortie pour m'expliquer ce qu'elle avait fait. Elle a vraiment fait preuve d'un dévouement exceptionnel. »

- Passager de GO Transit

« L'un de vos ambassadeurs du service à la clientèle a fait la journée de mon jeune garçon lorsqu'il a annoncé dans le système de diffusion publique : Arrivée sous peu à Aldershot. Nous arrivons à Aldershot, Matthew, c'est ton arrêt. »

- Passager de GO Transit



PORTER MAIN FORTE AUX ÉTUDIANTS

Au cours de l'année, pas moins de 6 500 étudiants postsecondaires à temps plein de l'Université OCAD, de l'Université de Toronto, du Mohawk College et du Michener Institute ont demandé leur carte d'étudiant électronique de GO Transit en utilisant le formulaire de demande en ligne. Nous comptons étendre ce programme à tous les établissements d'enseignement postsecondaire d'ici septembre 2017.

Relever un défi opérationnel

La dernière étape des travaux de construction du quai couvert de la gare Union, qui s'est déroulée à l'été 2016, a exigé la fermeture de deux voies GO largement utilisées, entraînant une baisse de 25 % de la capacité des services ferroviaires à cette gare. Ceci nous a poussés à planifier et à opérer les changements d'horaire les plus importants de toute notre histoire. Lors des premiers jours de semaine où les nouveaux changements aux services sont entrés en vigueur, nous avons rencontré de nombreux problèmes liés aux TI, à des passages à niveau, à des aiguillages défectueux, à des pannes de moteur et à d'autres types d'équipement, lesquels ont causé des retards, des annulations et de la congestion. Au fur et à mesure que l'été avançait, d'autres problèmes quant au service sont survenus, sur lesquels toutefois nous n'avions aucun contrôle, notamment des urgences médicales, le décès d'un intrus, des feux d'herbe, la congestion du transport de marchandises et des pannes et retards causés par la chaleur.

Nous avons mené un examen interfonctionnel complet, qui a permis d'identifier clairement les trajets, équipements et gares qui expérimentaient le plus de problèmes chroniques. Nous nous sommes fondés sur cet examen pour mettre en place des mesures correctives, qui ont permis de réorienter notre rendement de façon stable vers nos objectifs de ponctualité de 94 %, un taux auquel s'attend maintenant la clientèle. Nous avons terminé l'année avec un rendement général de ponctualité de 95 %.



UP EXPRESS

Metrolinx met à la disposition des gens une multitude de moyens de se rendre à l'aéroport international Pearson de Toronto en train ou en autobus.

En 2015, nous avons mis en place un service ferroviaire express vers Pearson appelé UP Express, une liaison fiable sur laquelle les voyageurs peuvent compter et qui est devenue une infrastructure essentielle de la ville.

Environ 75 % des passagers utilisent le service pour se déplacer vers et depuis l'aéroport et 25 % sont des navetteurs quotidiens qui montent à bord du train aux gares UP Express de Weston ou de Bloor. Nous comptons également un grand nombre d'utilisateurs occasionnels, qui choisissent UP Express pour se rendre à des festivals saisonniers, à des concerts, à des événements sportifs ou autres activités au centre-ville.

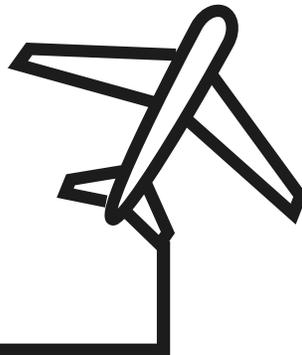
En 2016-2017, UP Express a eu les résultats suivants :

- 98 % des trains ont respecté l'horaire
- Moyenne de 24,82 minutes pour un trajet
- 75 % de clients satisfaits (74 % l'an dernier)
- 77 % des gens recommanderaient probablement le service (72 % l'an dernier)
- 80 % choisiraient probablement encore UP Express (75 % l'an dernier)

En mai 2016, nous avons mis en œuvre la prévalidation des billets électroniques afin d'améliorer l'expérience client et avons ainsi fait tomber un autre obstacle à des déplacements rapides.

75%

**DES
PASSAGERS
VERS/
DEPUIS**





Notre engagement à améliorer la fiabilité

Comme pour la mise en œuvre de systèmes tarifaires semblables dans d'autres villes, le déploiement de PRESTO à l'ensemble de la TTC ne s'est pas réalisé sans devoir relever quelques défis. Vers la fin de 2016, Metrolinx a reçu un grand nombre de plaintes concernant les lecteurs de carte peu fiables ou hors service dans les autobus et les tramways. Même son de cloche pour les appareils de rechargement libre-service.

Cependant, les dernières mises à jour du logiciel et les activités de maintenance ont amélioré la fiabilité de ces appareils. Pendant que nous apportons des améliorations, nous continuons de résoudre les problèmes que rencontrent nos clients dans le cadre de ce déploiement. C'est pourquoi nous avons délibérément choisi d'intégrer PRESTO graduellement, ce qui nous offre une certaine souplesse pour diagnostiquer et résoudre les problèmes, tout en nous assurant que la clientèle dispose d'autres moyens de payer. Cela a d'ailleurs toujours fait partie de nos plans. Metrolinx et la TTC ont l'objectif commun de s'assurer qu'au moins 99 pour cent de nos appareils sont en bon état de fonctionnement en tout temps.

Faire notre part

Au cours de l'année, Metrolinx a fourni 1 200 cartes PRESTO gratuites aux réfugiés syriens pris en charge par le gouvernement qui s'installaient dans la RGTH dans le cadre du projet Propeller de l'aéroport international Pearson de Toronto.

PRESTO : LA CARTE EST PRÉSENTÉE UN MILLION DE FOIS EN UN SEUL JOUR

Chaque mois, la carte PRESTO est présentée plus de 20 millions de fois par les passagers montant dans les trains, les métros, les autobus et les tramways exploités par 11 sociétés de transport dans la RGTH et Ottawa. PRESTO est une carte tarifaire qui simplifie les déplacements : elle élimine les incertitudes quant aux tarifs et évite aux passagers de devoir compter sur de la monnaie ou des jetons.

Chaque mois, plus de 20 millions de clients présentent tout simplement leur carte pour se déplacer. En février 2017, nous avons traité un million de transactions PRESTO en une seule journée pour la première fois, ce qui témoigne bien de la croissance anticipée de PRESTO qui venait d'être étendu à toute la TTC en décembre 2016, un an avant la date prévue.

PRESTO AU SEIN DE LA TTC

- Fonctionnelle dans toutes les stations de la TTC et dans tous les véhicules de surface depuis décembre 2016.
- Au cours de l'année, une utilisation croissante du métro, des tramways, des autobus et de Wheel-Trans a été constatée.
- À la fin de l'année 2016-2017, plus de cinq millions d'embarquements avaient eu lieu avec PRESTO.
- Maintenant, 60 commerces Gateway Newsstands vendent des cartes PRESTO préchargées.

DU TRANSPORT EN COMMUN PLUS CONVIVIAL ET UN LIBRE-SERVICE ACCRU

- 75 appareils de rechargement libre-service situés dans les stations et les gares de la TTC et de Metrolinx traitent plus de 40 000 transactions par semaine; une mise à jour du logiciel en février 2017 a considérablement augmenté le rendement et la fiabilité.
- En octobre 2016 a été lancé un nouveau site Web plus convivial et adapté aux appareils mobiles; le système PRESTO a conclu sa migration vers un nouveau centre de données qui permettra une croissance de sa capacité et de ses fonctionnalités.

TROIS PRINCIPAUX CLIENTS DE PRESTO

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT EN COMMUN	EMBARQUEMENTS PRESTO
GO Transit	87,9 %
Brampton Transit	85,8 %
Oakville Transit	83,3 %

« Je vous écris pour vous remercier, et louer la personne qui m'a aidé à obtenir mon compte et ma carte PRESTO en bonne et due forme. Mon compte était plutôt complexe puisque je ne suis pas un utilisateur très fréquent. C'était un petit cauchemar logistique et, à un certain moment, j'ai pensé jeter ma carte et continuer de payer en argent. L'agente m'a aidé à franchir tous les obstacles que les utilisateurs peu fréquents rencontrent. Elle a été agréable, diligente, attentionnée, enthousiaste, amicale et positive. »

RÉSULTATS DE LA CHARTE DU CLIENT PRESTO - 2016

ENGAGEMENT DE LA CHARTE	ENGAGEMENT REMPLI
Maintenir le taux moyen d'appels* à moins de 6 %	✓
Maintenir un taux de satisfaction de la clientèle supérieur à 75 % pour l'utilisation de PRESTO	La satisfaction de la clientèle était plus faible que prévu en 2016, une année de croissance phénoménale. Metrolinx continuera de travailler à améliorer la cote de satisfaction alors que la clientèle continue d'utiliser PRESTO.
Assurer l'accessibilité au site Web de PRESTO au moins 98,5 % du temps, 24 heures par jour et sept jours sur sept	✓
Assurer à 99,5 % du temps l'accessibilité à notre système téléphonique, 24 heures par jour et sept jours sur sept	✓
Maintenir à 60 % la satisfaction des clients grâce au service à la clientèle de PRESTO	✓
Régler plus de 80 % des demandes lors du premier appel	✓
Répondre à au moins 80 % des appels en 30 secondes	✓
Maintenir la satisfaction de la clientèle relativement aux communications PRESTO au niveau de 2015 (49 %)	✓

* Le taux d'appels correspond au nombre total d'appels reçus au Centre d'appels de PRESTO divisé par le nombre total de clients PRESTO au cours d'une période donnée.

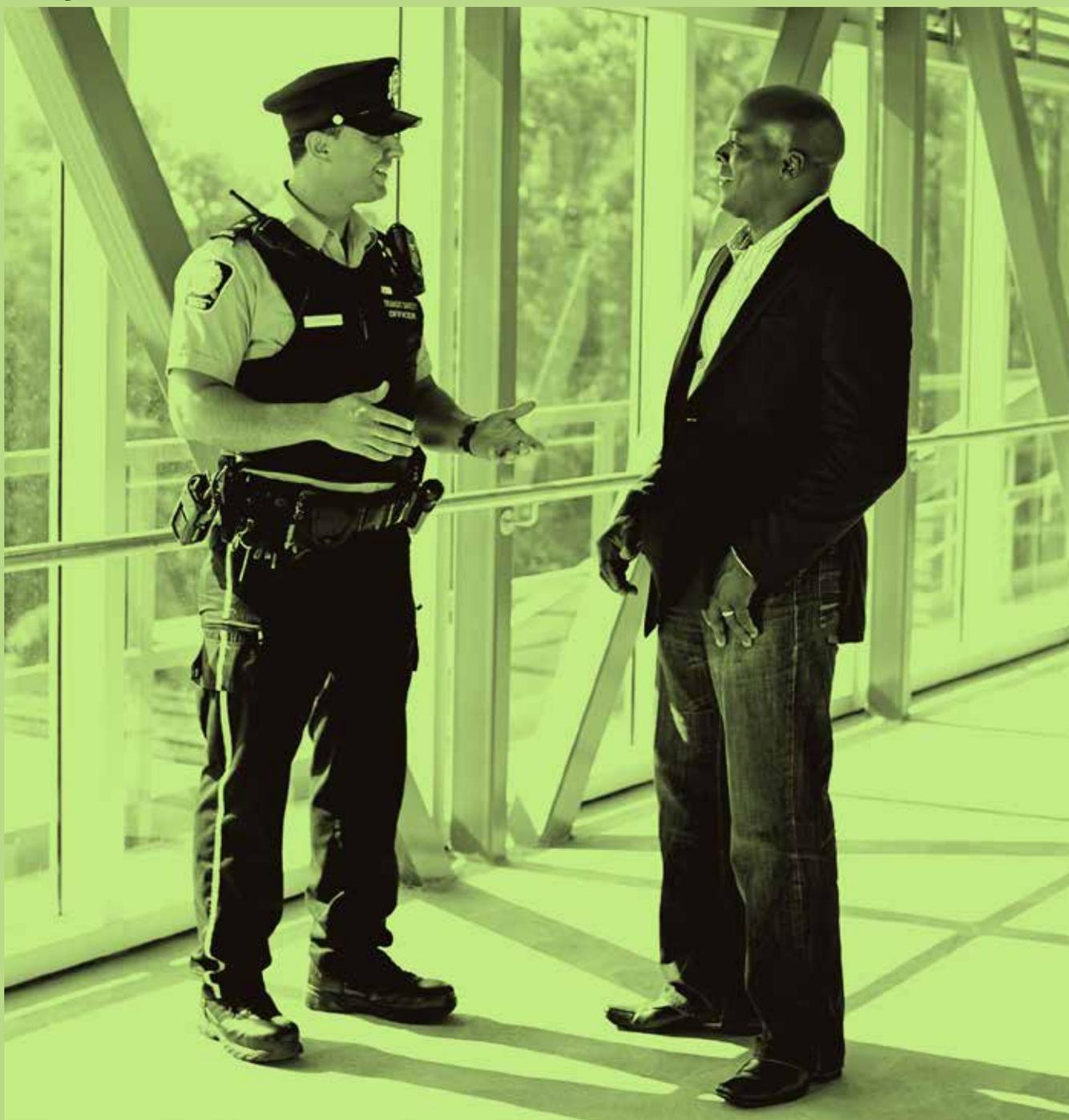
« Il y a de cela quelques semaines, j'ai envoyé un courriel à propos d'un conflit à bord d'un autobus de la TTC à propos de ma carte PRESTO. J'apprécie énormément la réponse rapide et professionnelle, ainsi que l'excellent service à la clientèle. Même s'il ne s'agissait pas d'une grosse somme d'argent, il semble évident que vous avez un réel souci de satisfaire vos clients. Je vais recommander PRESTO à tous mes amis

et proches en raison de cette expérience. Je tiens la société PRESTO en haute estime. »

« En une seule journée, j'ai utilisé quatre modes de transport en commun différents dans trois sociétés de transport distinctes à l'aide d'une seule carte <3 #CartePRESTO »

RAPPROCHER LES GENS

Forger des partenariats pour atteindre nos objectifs ambitieux





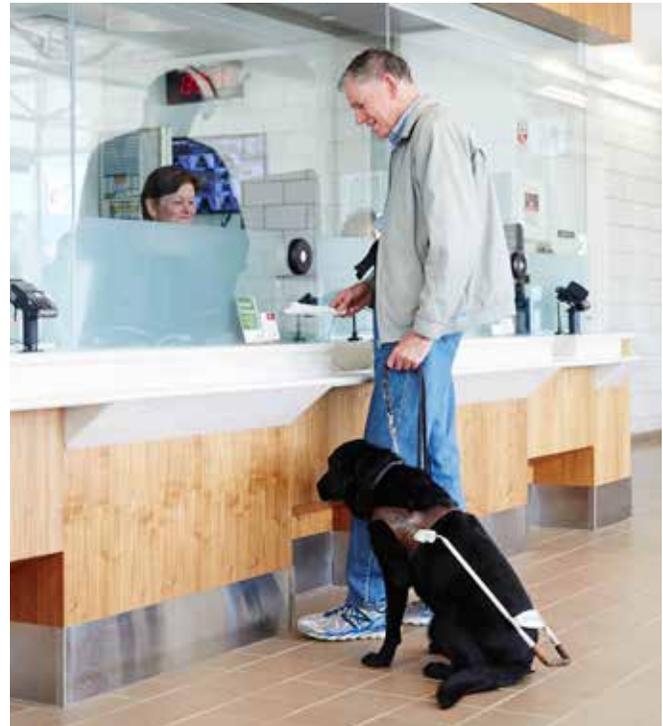
La voie rapide Viva dans la région de York

POUR UNE MEILLEURE INTÉGRATION DU TRANSPORT EN COMMUN

Metrolinx met à profit sa perspective régionale unique des possibilités et des défis en transport dans la RGTH dans tout un éventail d'initiatives, dont :

- La ligne d'allègement, en collaboration avec la TTC et la Ville de Toronto.
- Le prolongement de la ligne de métro de Yonge North en collaboration avec la TTC, la municipalité régionale de York ainsi que la York Region Rapid Transit Corporation.
- Le SAR qui relie Oshawa et Scarborough, en collaboration avec la région de Durham.
- La mise en œuvre de l'initiative Smart Track de la Ville de Toronto dans le programme d'expansion du système ferroviaire de GO.

En avril 2016, les conseils d'administration de Metrolinx et de la TTC ont tenu leur première réunion conjointe afin de discuter d'enjeux comme l'harmonisation tarifaire, le déploiement de PRESTO ainsi que les projets de TLR.

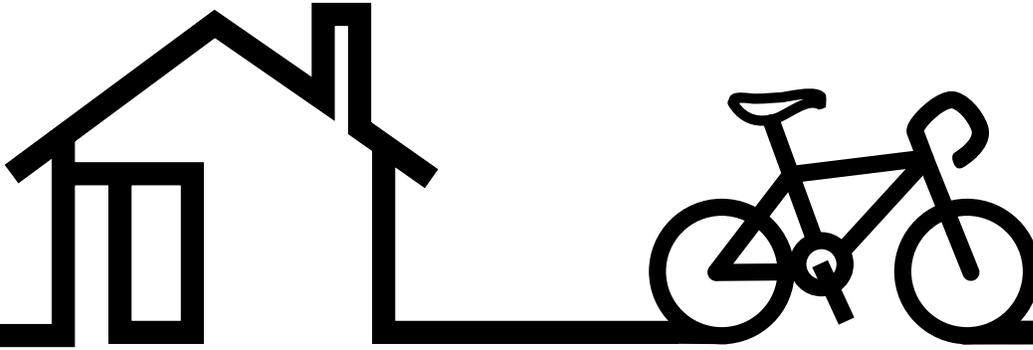


SIMPLIFIER LE TRANSPORT ACCESSIBLE ENTRE TERRITOIRES

Au cours de l'année, Metrolinx a travaillé avec ses partenaires spécialisés du transport en commun régional afin d'améliorer les déplacements transfrontaliers pour les clients ayant un handicap. Nous continuons de chercher des solutions à court et à long terme, afin de créer une expérience de déplacement plus fluide. Nous nous penchons actuellement sur des études de rentabilité, réalisons des analyses techniques et avons des discussions avec les intervenants à ce propos.

« Pour la grande majorité des gens vivant dans la région de York, l'amélioration du réseau de transport en commun et de transport en général est une priorité claire. Grâce à l'expansion de GO Transit, des investissements dans le réseau de transport en commun rapide VIVA ainsi que le prolongement des lignes de métro de Spadina et de Yonge, nous pourrions nous adapter à la croissance rapide que nous vivons actuellement et améliorer encore davantage notre excellente qualité de vie. »

- Wayne Emmerson, président et chef de la direction de la région de York, Communiqué de presse, Nouvelles gares dans la région de York, 24 juin 2016



FAVORISER L'ACTIVITÉ PHYSIQUE CHEZ LES JEUNES

En avril 2016, nous avons publié un rapport sur les tendances en transport scolaire, qui révèle que le nombre d'enfants et de jeunes reconduits à l'école ou qui s'y rendent eux-mêmes en voiture avait plus que doublé au cours des 25 dernières années, ce qui mettait en lumière le besoin de mettre en place des programmes comme Smart Commute de Metrolinx, qui favoriseraient le transport actif vers les écoles de la RGTH, notamment à pied ou à vélo.



Rouler pour économiser

En 2016, Metrolinx a annoncé un partenariat avec la Toronto Parking Authority visant à ajouter 1 000 bicyclettes au service de vélopartage Bike Share de Toronto, en plus de 120 stations d'accueil et de nouveaux fonds pour l'expansion future du service à l'extérieur de Toronto. Dès septembre 2016, les détenteurs de cartes PRESTO ont reçu un rabais de 50 % pour leur première année à titre de membre de Bike Share Toronto.



« Notre groupe de 29 cyclistes se dirigeait vers Toronto depuis Niagara Falls. Nous étions préoccupés par le manque de places de stationnement pour nos bicyclettes, puisque de nombreux autres cyclistes possédaient un billet pour le même trajet. Votre ambassadeur du service à la clientèle a été très compréhensif. Il a aidé notre groupe à demeurer ensemble dans la même voiture de train, s'est assuré que nos vélos étaient rangés adéquatement, et a été attentif tout au long du trajet pour s'assurer que nos membres étaient bien préparés à descendre au bon arrêt. Nous avons grandement apprécié son travail et continuerons d'utiliser vos services à l'avenir. »

- Passager de GO Transit



FAVORISER LA PARTICIPATION DES COMMUNAUTÉS

Au terme de cette transformation dans la manière de nous déplacer dans la région, les communautés de la RGTH profiteront à long terme des solutions de transport mises en place, des solutions qui augmentent la prospérité, la durabilité ainsi que la qualité de vie.

Cependant, nous reconnaissons que le travail nécessaire pour parvenir à ces solutions est ardu et perturbateur, et peut entraîner des conséquences importantes pour les résidents, les commerces ainsi que les autres intervenants des communautés où nous apportons des changements.

Ainsi, une rétroaction éclairée du public est la clé de notre succès. Dans cette région si grande et en croissance rapide, 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 signifiante, afin de recevoir cette rétroaction si importante dont nous avons besoin.

En nous fondant sur notre expérience de la Charte du client PRESTO et de celle des passagers de GO, nous avons travaillé à l'élaboration d'une Charte des communautés de Metrolinx. Cette Charte s'appliquera à chaque secteur de notre mandat et engagera Metrolinx à planifier et à construire le système de transport régional que nous souhaitons tous, de manière à laisser un legs positif aux communautés pour lesquelles nous travaillons chaque jour.

Avec l'aide du public, cette Charte définira clairement nos promesses et nos engagements d'être chacun à l'écoute des autres, et d'apprendre les uns des autres. En janvier 2017, nous avons lancé la première phase de participation du public de la Charte des communautés, au moyen de notre plateforme de participation en ligne, MetrolinxEngage.com, pour recueillir des commentaires et de la rétroaction sur six thèmes autour desquels s'articule la Charte :

- Sécurité du public
- Courtoisie et respect
- Rapprochement des communautés
- Renseignements en temps opportun
- Commentaires du public
- Responsabilité financière

TENDRE LA MAIN À NOS VOISINS

Nous avons mis sur pied des équipes de sensibilisation partout où se déroulent nos projets, qu'il s'agisse de travaux d'infrastructure sur les voies ou de construction de gare dans le cadre de l'expansion massive des services GO, ou encore de projets de transport en commun rapide que nous planifions et construisons un peu partout dans la région afin de servir davantage de gens.

Notre personnel des relations communautaires avise le voisinage des travaux à venir, informe les communautés, écoute leurs commentaires à propos des plans et enquête sur le terrain à l'échelle locale.

Expansion de GO : Au cours du dernier exercice financier, nous avons fait, aux communautés situées le long des corridors ferroviaires, des présentations sous diverses formes, afin de les renseigner sur les améliorations prévues et obtenir leurs commentaires à ce propos.

- Nous avons entrepris une tournée des municipalités et des communautés, établissant un calendrier annuel pour nous présenter devant les conseils municipaux de la région et fournir aux résidents des renseignements clairs sur ce que représente l'expansion de GO pour leur communauté.
- Nous avons tenu plus de 35 réunions publiques et organisé des séances de participation en ligne à propos des EE relatives à l'expansion du service GO, y compris l'électrification de tout le réseau. Metrolinx travaille d'arrache-pied pour électrifier le plus rapidement possible les centres névralgiques du réseau de GO, mais il importe de répondre d'abord aux préoccupations de la communauté, par exemple, clarifier l'emplacement d'installations d'énergie de traction dans certains secteurs, avant le début des travaux de construction.
- Nous avons tenu 64 réunions dans les communautés locales afin de discuter avec les résidents à propos de projets individuels.
- Plus d'un million d'avis d'information ont été envoyés aux résidents par courriel, et notre personnel a cogné aux portes partout dans la région.
- Trois comités consultatifs communautaires ont été mis sur pied, qui avaient pour but de créer un processus de collecte de commentaires et de fournir des connaissances approfondies à l'échelle locale.
- Nous avons invité le voisinage à 30 activités portes ouvertes dans des centres communautaires et des bibliothèques.
- Des stands portatifs ont été placés dans des endroits publics, invitant les résidents à communiquer avec nous pour se renseigner sur ce que nous entreprenons.



TRANSPORT RAPIDE

Dans les secteurs où nous planifions et construisons de nouvelles lignes de transport en commun rapide, nous faisons tout en notre pouvoir pour nous assurer que la sensibilisation de la communauté est adaptée au public local et que tous ont accès aux ressources dont ils ont besoin :

- Au cours de la dernière année, simultanément à la construction du corridor Eglinton Crosstown, notre solide programme bien établi de relations communautaires et de relations avec les intervenants a mené à des consultations par téléconférence ouvertes au public, à 19 événements portes ouvertes afin de partager les dernières nouvelles à propos des plans des gares en cours, à plus de 150 réunions et séances d'information avec des élus municipaux et autres intervenants ainsi qu'à la participation de notre personnel à près de 25 événements dans la communauté où était affichée de l'information.
- Dans le cadre du projet de TLR de Hamilton, qui en est à l'étape de planification, nous avons organisé l'an dernier 10 événements portes ouvertes formels afin de donner de l'information sur le projet et de recueillir les commentaires de près de 1 300 participants, en plus de ceux qui ont utilisé notre portail en ligne MetrolinxEngage.com; nous avons aussi lancé notre programme d'agents de relation avec le public, dans le cadre duquel une équipe a réalisé en continu des rencontres de sensibilisation en personne, dans près de 1 000 propriétés situées directement le long du corridor, accumulant ainsi plus de 1 200 sondages.
- Nous avons également commencé à établir notre présence localement dans la communauté, le long de tracé du TLR Hurontario, en vertu de séances d'information auprès des résidents et des différents intervenants, qui ont compté cinq événements portes ouvertes ainsi qu'une rencontre de discussion ouverte organisée conjointement avec le député provincial local.
- En 2016-2017, le projet du TLR Finch West a été présenté aux communautés situées le long du corridor à l'occasion d'événements portes ouvertes, d'un arrêt au Humber College dans le cadre de la tournée d'événements régionaux de Metrolinx, ainsi que de notre participation dans des événements de la Ville de Toronto et avec la zone d'amélioration commerciale.



UN TRANSPORT EN COMMUN RENOUVELÉ, DES RETOMBÉES POUR LA COMMUNAUTÉ

Même avant que les projets de construction ne soient terminés, Metrolinx a pris l'engagement de maximiser l'emploi, le perfectionnement d'apprentis ainsi que les occasions d'approvisionnement auprès de fournisseurs locaux conformément au programme d'avantages communautaires pour les projets prioritaires de transport en commun rapide.

Le TLR Eglinton Crosstown est le premier projet à avoir inclus une exigence relative aux plans d'avantages communautaires et de perfectionnement des apprentis dans son entente avec le constructeur. Jusqu'à maintenant, Crosslinx Transit Solutions a :

- Engagé 63 jeunes faisant face à des obstacles à l'emploi et personnes vivant dans des communautés historiquement défavorisées.
- Acheté plus de 34 000 \$ en services d'organismes sociaux.
- Acheté près de 2 millions de dollars en biens et services de commerces locaux.

Peut-être le point le plus important, en décembre 2016, Metrolinx a mené à bonne fin une déclaration de perfectionnement des apprentis en collaboration avec Crosslinx Transit Solutions, Infrastructure Ontario, le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Formation professionnelle, le Toronto Community Benefits Network ainsi qu'avec United Way Toronto & York Region, afin d'aider les personnes vivant dans des communautés historiquement défavorisées ainsi que les groupes aspirant à l'égalité le long du corridor Eglinton Crosstown d'obtenir des emplois en construction, l'objectif étant qu'ils réalisent 10 % de toutes les heures de travail de métier ou d'artisan requises dans le projet.

FAÇONNER L'AVENIR DES TRANSPORTS DANS VOTRE COMMUNAUTÉ

Grâce à notre plateforme numérique, MetrolinxEngage.com, nous pouvons inviter les gens à « Participer maintenant! » pendant toute l'année : nous leur demandons de la rétroaction sur nos projets d'expansion des immobilisations, sur le prochain Plan de transport régional ainsi que sur la Charte des communautés de Metrolinx. Depuis son lancement à la fin de 2015, plus de 21 000 utilisateurs individuels ont visité MetrolinxEngage.com et formulé leurs commentaires qui nous aident à façonner notre futur réseau de transport.

En plus de recueillir les commentaires en ligne à propos du PTR, nous avons organisé 13 événements portes ouvertes dans la région et créé un groupe de consultation des résidents composés de 36 membres, qui s'est réuni plusieurs samedis consécutifs dès mars 2017, afin de donner sa rétroaction complète sur le prochain PTR.

En juillet 2016, nous avons lancé un blogue intitulé L'interconnexion, un lieu de diffusion de nouvelles, de photos et de nos progrès.

Notre seconde tournée régionale d'événements annuelle s'est déplacée dans 26 événements et festivals dans les communautés et nous avons tenu 125 000 conversations à propos des projets actuels et futurs.



Réunion publique pour le projet du TLR de Hamilton

INSPIRER UN CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

En mai 2016, notre équipe du marketing a remporté le prix de leadership des entreprises de l'Association canadienne du transport urbain dans la catégorie Marketing et communications, pour sa campagne dans les médias sociaux qui a fait bondir de 9 % le nombre de passagers à bord des trains de GO en saison estivale entre Union et Barrie. L'équipe a également gagné deux prix nationaux de marketing ainsi qu'un grand prix de l'American Public Transportation Association (APTA) pour la très populaire campagne sur la civilité #etiquettefail (se référer à la section Faire bonne impression dans les médias sociaux, à la page suivante).

Le concours « Gagnez ce que vous chargez » de PRESTO, dont les tirages ont eu lieu en septembre, octobre, novembre et décembre 2016 a entraîné une augmentation moyenne de 8 500 transactions en libre-service par mois. Par ailleurs, la campagne de sécurité de GO Transit, qui s'est déroulée sur toute l'année, a augmenté de façon très créative la sensibilisation sur les comportements les moins sécuritaires qu'adoptent les passages lors de leurs déplacements, le tout, dans le but d'améliorer les comportements des utilisateurs.

Une campagne intitulée « Allons de l'avant » a été lancée en novembre 2016, afin de diffuser de l'information sur le déploiement de nos projets d'immobilisation et sur notre transformation de la région. La campagne cadre parfaitement avec la priorité que nous mettons sur la participation, en invitant le public à utiliser le site Web metrolinxengage.com, une nouvelle carte interactive en ligne sur les projets, ainsi que les différents canaux de médias sociaux. À l'appui de la campagne, nous avons diffusé un publiereportage dans Metro et L'Express, qui établissait le lien entre nos projets d'immobilisation en cours et le Plan de transport régional, tout en faisant la promotion de la carte.



Concept artistique du projet de TLR



Concept artistique de la future gare de Chaplin du TLR Eglinton Crosstown



Dessin d'Ashley, 12 ans

Imaginons Eglinton

En juin 2016, nous avons organisé une cérémonie de remise de prix pour récompenser 16 enfants âgés de six à douze ans, pour leur vision artistique de ce que sera Eglinton Avenue, une fois la construction du TLR terminée.

FAIRE BONNE IMPRESSION DANS LES MÉDIAS SOCIAUX

- Notre campagne « Allons de l'avant » a recueilli plus de neuf millions d'impressions ainsi que 2,1 millions de participations dans Facebook, Twitter et Instagram; la vidéo a été vue plus de 1,7 million de fois et le site metrolinx.com a reçu près de 80 000 visiteurs pendant les deux mois de la campagne, comparativement aux deux mois précédents.
- La campagne sur la civilité #etiquettefail a été mentionnée 1 700 fois et la vidéo de GO Transit montrant les répercussions d'un manque de civilité sur les autres passagers a été vue 20 000 fois et partagée 800 fois.



- Le mot-clic #taphappy a fait l'objet de 400 000 impressions et a reçu 2 000 participations au concours; pendant ce dernier, le nombre d'abonnés de PRESTO sur Twitter a augmenté de 6 % pour atteindre plus de 10 000 personnes et les abonnés de la page Facebook de PRESTO ont quant à eux augmenté de 27 %, pour un total de 7 300.
- Le concours de 12 semaines #MyExperienceEglinton visant à encourager les gens à acheter localement pendant les constructions du TLR d'Eglinton Crosstown a reçu plus de 200 participations.

DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Rapport de gestion

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 pendant l'exercice. La perte nette de 16,5 M\$ de l'exercice clos le 31 mars 2017 est inférieure à la perte réelle de l'exercice 2015-2016, qui avait alors atteint 21,5 M\$, et à la perte prévisionnelle de 2016-2017, qui avait été établie à 19,0 M\$.

Le tableau ci-après résume, sur une base consolidée, les produits, les charges d'exploitation et le nombre d'embarquements enregistrés par Metrolinx pour l'exercice 2016-2017, pour les trois exercices précédents ainsi que les prévisions pour 2016-2017.

Sommaire des résultats de l'agence (arrondis au millier de dollars près)	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2016-2017
	Réel	Réel	Réel	Réel	Prévu
Charges d'exploitation	611 829 000	691 685 000	776 094 000	849 735 000	878 809 000
Produits tarifaires	393 574 000	437 939 000	479 473 000	519 899 000	515 023 000
Produits non tarifaires	44 951 000	36 797 000	45 326 000	52 143 000	66 308 000
Embarquements	66 055 000	68 695 000	70 485 000	74 297 000	72 987 000

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 2014 (exercice 2013-2014), le 31 mars 2015 (exercice 2014-2015), le 31 mars 2016 (exercice 2015-2016) et le 31 mars 2017 (exercice 2016-2017).

Données financières	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2016-2017	2016-2017
(chiffres arrondis au millier près)	Réel	Réel	Réel	Réel	Prévu	Variation
Produits						
Produits tarifaires	393 574 000	437 939 000	479 473 000	519 899 000	515 023 000	4 876 000
Produits non tarifaires	44 951 000	36 797 000	45 326 000	52 143 000	66 308 000	(14 166 000)
Apports provinciaux	161 480 000	190 440 000	233 829 000	262 834 000	280 318 000	(17 484 000)
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	291 147 000	350 331 000	453 057 000	520 871 000	514 312 000	6 559 000
Profit (perte) à la cession d'immobilisations	246 000	10 817 000	(72 000)	(376 000)	-	(376 000)
Total des produits	891 398 000	1 026 324 000	1 211 613 000	1 355 370 000	1 375 961 000	(20 591 000)
Charges						
Fournitures et services	44 608 000	50 972 000	81 469 000	88 746 000	85 786 000	2 960 000
Entretien du matériel	73 800 000	77 849 000	90 847 000	99 944 000	98 669 000	1 275 000
Installations et voies	87 872 000	95 648 000	107 519 000	129 897 000	139 940 000	(10 043 000)
Salaires et charges sociales*	220 866 000	248 427 000	273 342 000	282 963 000	289 040 000	(6 077 000)
Exploitation	184 685 000	218 789 000	222 918 000	248 185 000	265 374 000	(17 189 000)
Amortissement des immobilisations	296 198 000	352 125 000	456 685 000	521 815 000	515 861 000	5 954 000
Amortissement de l'actif au titre du bail à long terme	327 000	327 000	327 000	327 000	327 000	-
Total des charges	908 356 000	1 044 137 000	1 233 107 000	1 371 877 000	1 394 997 000	(23 120 000)
Perte nette	(16 958 000)	(17 813 000)	(21 494 000)	(16 507 000)	(19 036 000)	2 529 000

Note :

Les chiffres peuvent ne pas s'additionner en raison des arrondissements.

* 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 2016-2017, qui sont générés par les services de transport en commun, notamment les services d'autobus et de train, ont augmenté pour s'établir à 519,9 M\$, comparativement à 479,5 M\$ pour l'exercice précédent. Les produits tarifaires ont augmenté de 8,4 % pour plusieurs raisons : la hausse tarifaire de février 2016, le gain de nouveaux usagers, l'ouverture de la nouvelle gare GO de Gormley, l'augmentation de la fréquence des trains et autobus dans certains grands corridors et l'augmentation de la fréquence des trains en soirée à l'intention des usagers qui assistent à des spectacles et à des événements sportifs au centre-ville de Toronto.

À l'instar des produits tarifaires qui ont augmenté en regard de ceux de l'exercice précédent, les produits réels ont été supérieurs de 4,9 M\$ (0,9 %) à ceux prévus au budget.

Total des produits tarifaires (coûts d'intégration tarifaire compris)



Au cours des cinq exercices de 2012-2013 à 2016-2017, les produits tarifaires ont augmenté à un taux annuel composé de 7,8 %.

Embarquements

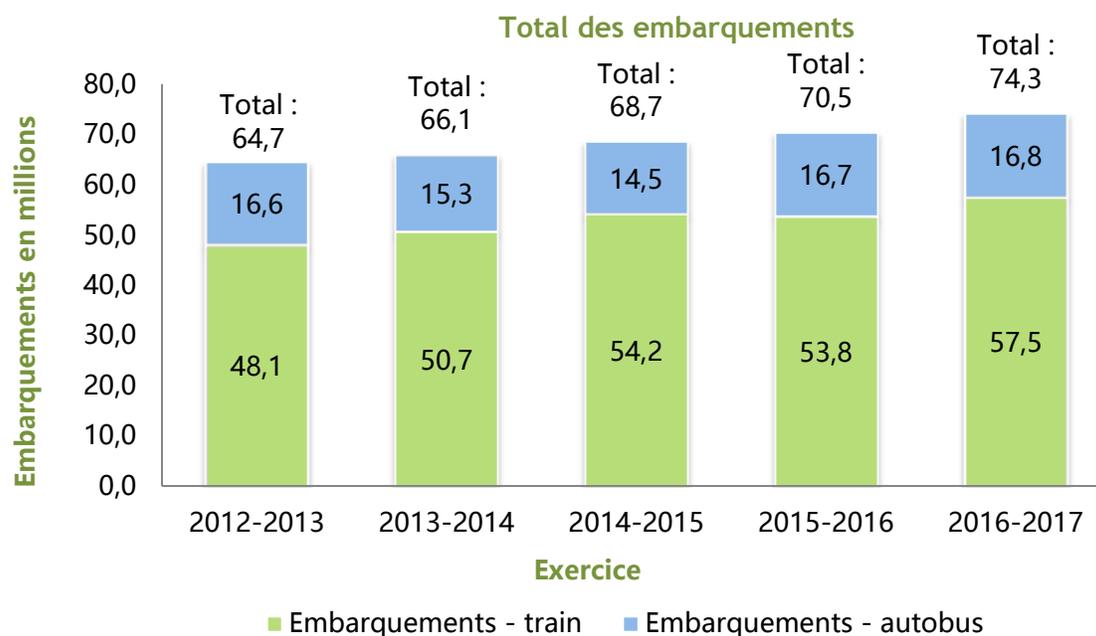
Pour Metrolinx, les embarquements représentent l'utilisation des trains GO et UP et des autobus GO dans les régions desservies. Le nombre d'embarquements d'un exercice à l'autre a fortement augmenté, passant de 70,5 millions pour 2015-2016 à 74,3 millions pour 2016-2017, ce qui représente une hausse de 3,8 millions ou de 5,4 %. Cette croissance encourageante se reflète aussi dans l'augmentation des produits tarifaires. Le plan d'affaires de Metrolinx chiffre l'utilisation des actifs de transport en achalandage net.

L'ouverture de la nouvelle gare de Gormley, mentionnée plus haut, a entraîné une hausse des embarquements (moyenne de 840 passagers additionnels par jour), et plus de 8 300 usagers en moyenne par jour ont utilisé le réseau d'UP Express en semaine. Nous prévoyons une hausse du

volume des embarquements dans 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 à la longue.

Au cours des cinq exercices allant de 2012-2013 à 2016-2017, les embarquements ont augmenté au taux annuel composé de 2,8 %.



Produits non tarifaires

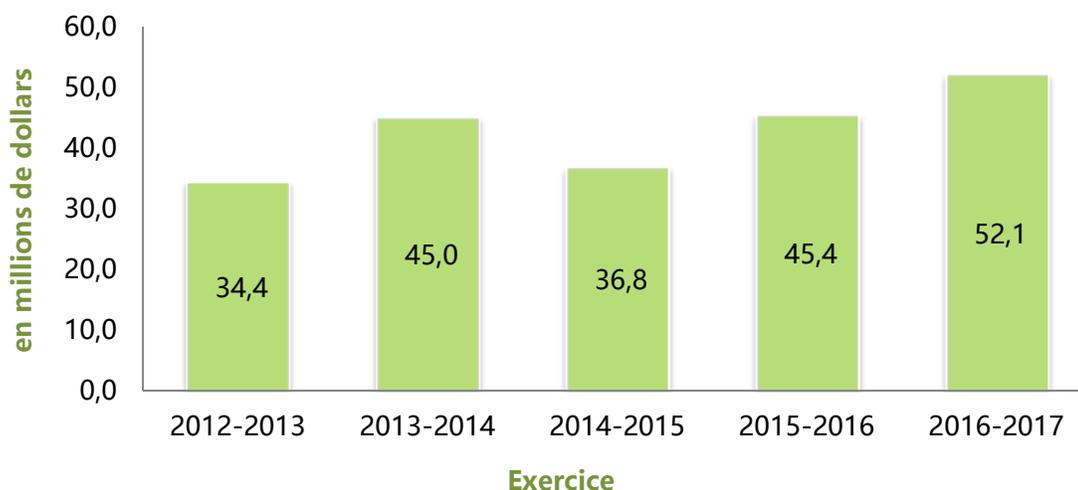
Les produits non tarifaires représentent les produits tirés des partenariats et de la publicité, les droits perçus auprès de la TTC et d'autres fournisseurs de transport en commun pour l'emploi du système PRESTO, les droits d'accès aux corridors et les produits tirés de la location d'espaces commerciaux. En 2016-2017, plus de 700 000 cartes PRESTO ont été activées, portant le total d'activations à 2,7 millions à ce jour.

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 des aliments au détail. Nous nous attendons à une croissance de ces produits non tarifaires à mesure que nous augmenterons les niveaux de service et la capacité de nos infrastructures, notamment en ouvrant de nouvelles gares.

Metrolinx détient la plupart de ses corridors de transport ferroviaire 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 qui couvrent les coûts de signalisation, d'aiguillage et de communication.

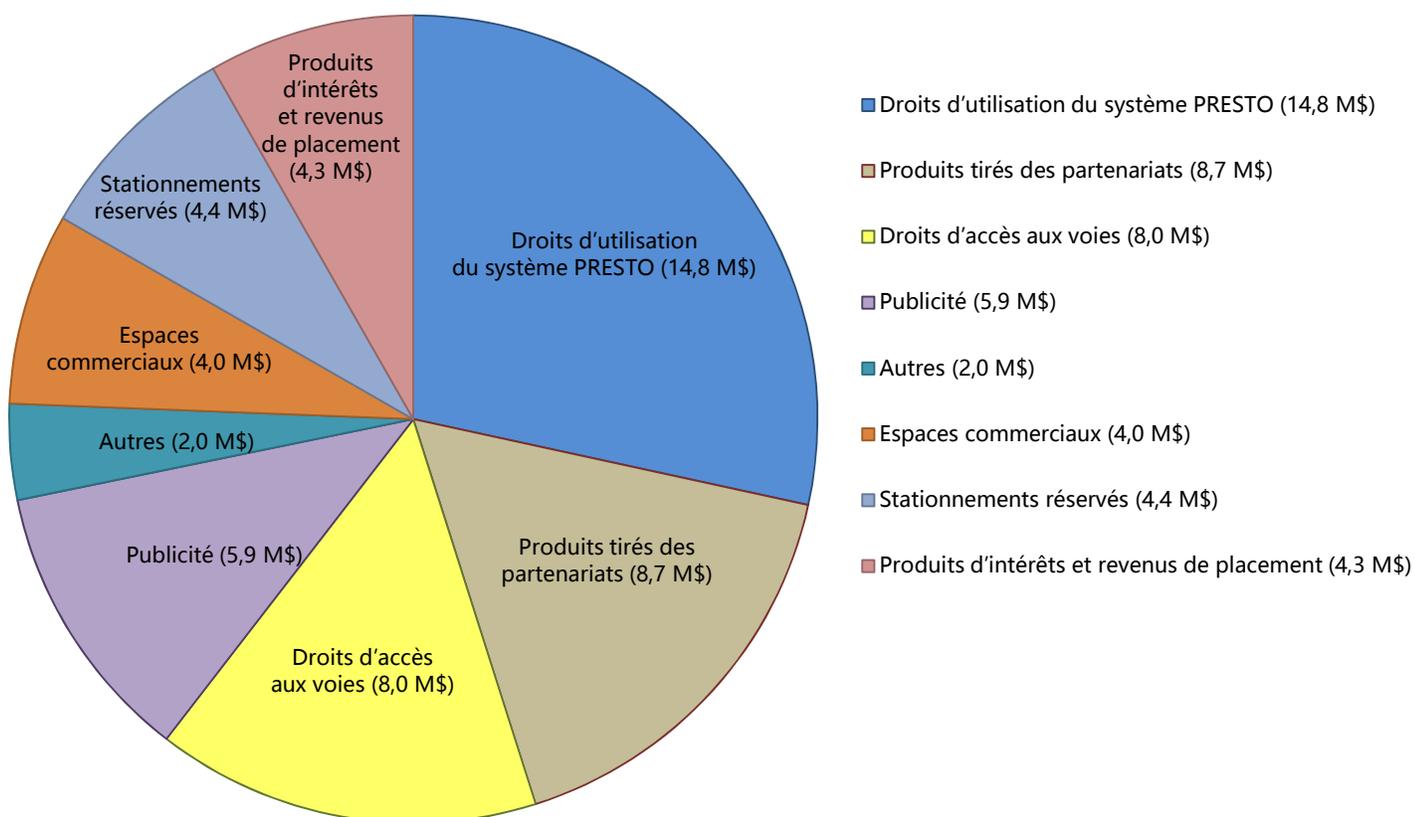
Le graphique ci-après illustre l'évolution des produits non tarifaires de 2012-2013 à 2016-2017. Pour 2016-2017, les produits non tarifaires s'élevèrent à 52,1 M\$ (exclusion faite des profits ou des pertes à la vente d'immobilisations), contre 45,4 M\$ pour 2015-2016.

Total des produits non tarifaires



Le graphique ci-après donne la ventilation des produits non tarifaires chiffrés à 52,1 M\$ pour l'exercice clos le 31 mars 2017.

Produits non tarifaires pour 2016-2017

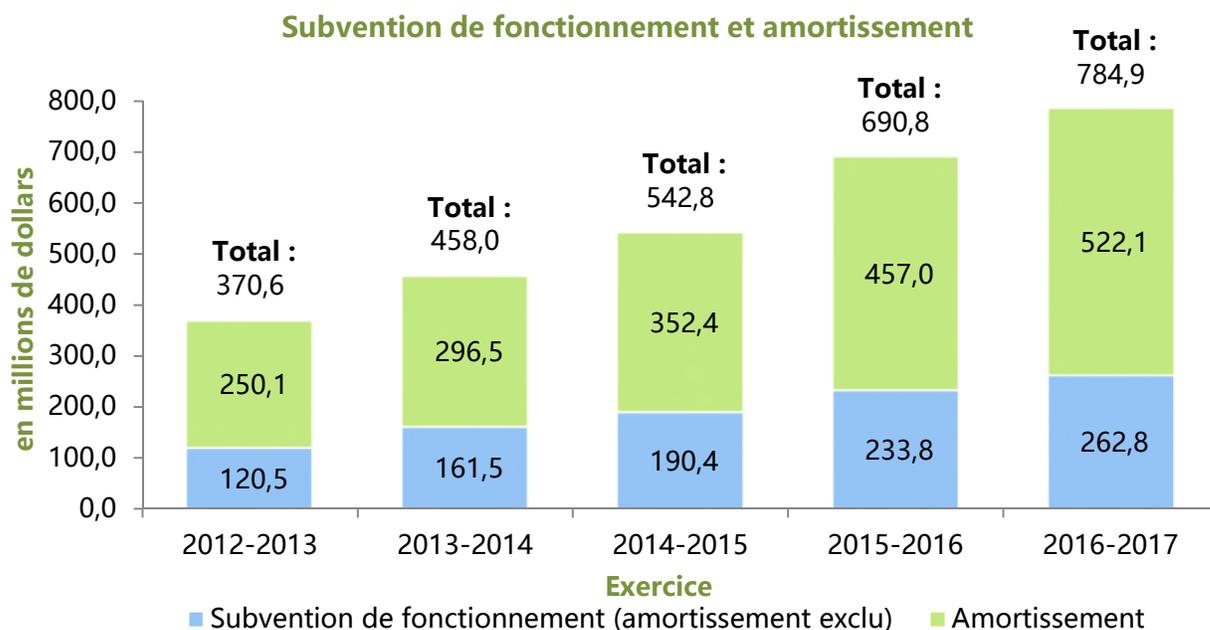


Financement public

Subvention de fonctionnement

Metrolinx a reçu environ 262,8 M\$ de la Province de l'Ontario (la « Province ») sous forme de subvention de fonctionnement, soit une hausse d'environ 29,0 M\$, ou 12,4 %, par rapport à 2015-2016. La subvention de fonctionnement sert à financer plusieurs engagements pris au titre du Plan de transport régional (« PTR »). L'augmentation de la subvention de fonctionnement est aussi attribuable à l'accroissement des services de GO Transit au milieu de la journée et pendant la fin de semaine. Depuis 2012-2013, la subvention de fonctionnement versée par la Province s'est accrue chaque année au taux annuel composé de 16,9 %. Aucune subvention municipale ou fédérale de fonctionnement n'a été reçue au cours des cinq derniers exercices.

L'amortissement a été intégralement pris en charge par la Province. La charge d'amortissement de l'exercice s'élève à 522,1 M\$, soit 5,9 M\$ de plus que les 516,2 M\$ prévus au budget.

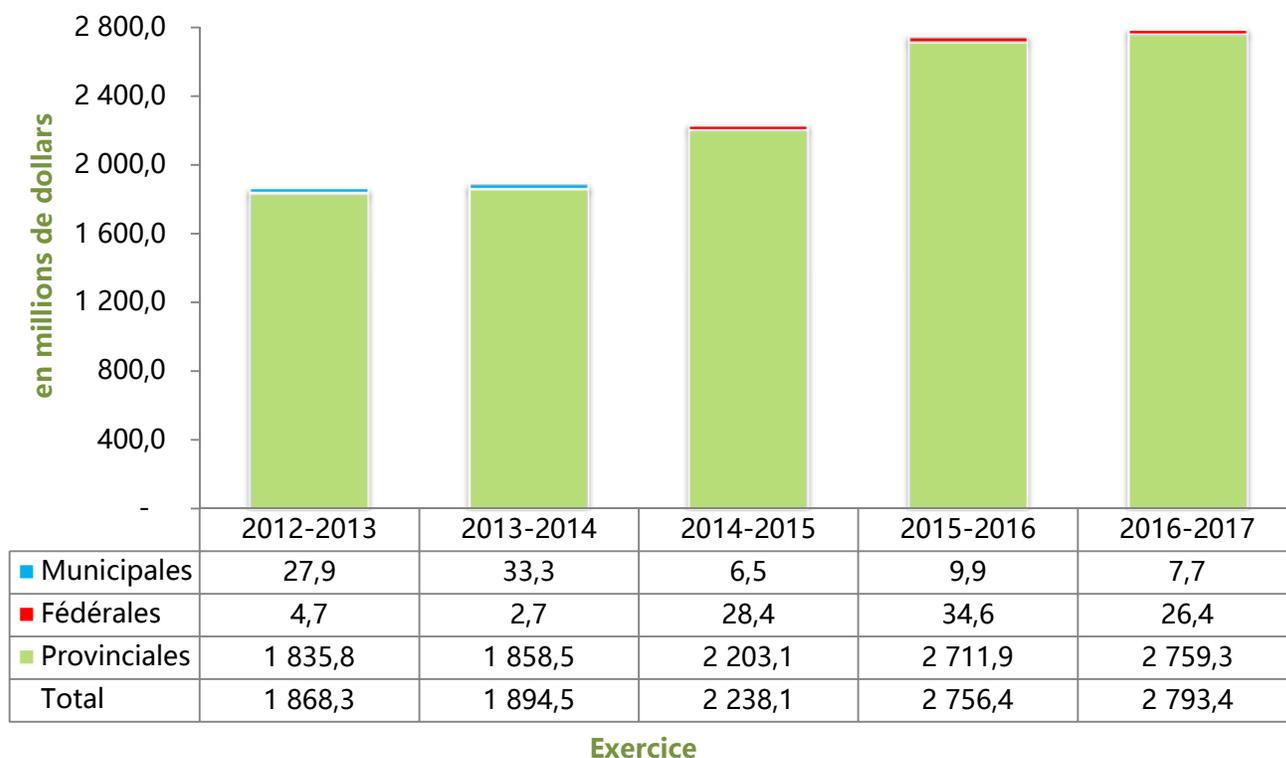


Subventions aux investissements

Les subventions aux investissements sont passées de 2 756,4 M\$ en 2015-2016 à 2 793,4 M\$ en 2016-2017, soit une hausse de 37,0 M\$. Le financement issu de la Province de l'Ontario a totalisé 2 759,3 M\$ pour 2016-2017. Metrolinx a aussi reçu du financement d'un montant de 26,4 M\$ du gouvernement fédéral et de 7,7 M\$ d'administrations municipales.

Du financement a été versé par le fédéral au titre de trois programmes visés par le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (« FCIS »). Le programme initial du FCIS assure encore le financement de certaines parties du système de signalisation du corridor ferroviaire de la gare Union, tandis que le programme Service rapide par bus (« SRB ») contribue au financement des voies réservées aux autobus de Mississauga, et un programme PRESTO contribue au financement de l'implantation du système PRESTO à la TTC.

Subventions aux investissements

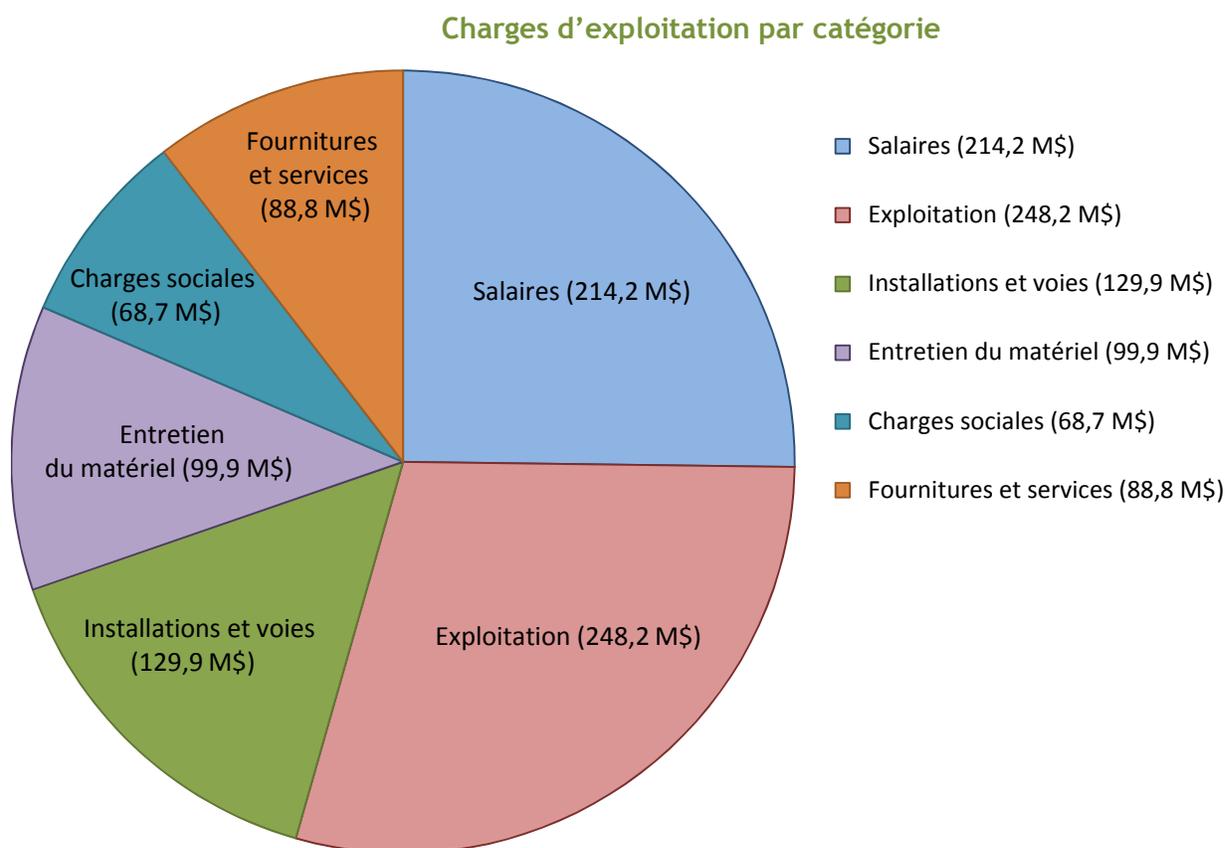


Charges d'exploitation et dépenses d'investissement

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation, avant amortissement, se chiffrent à 849,7 M\$ pour l'exercice, soit 29,1 M\$ (3,3 %) de moins que les charges de 878,8 M\$ prévues au budget. L'économie réalisée s'explique par une diminution des dépenses relatives aux salaires et avantages sociaux, au carburant, à l'exploitation et aux installations et voies, atténuée par une hausse des charges liées aux fournitures et services.

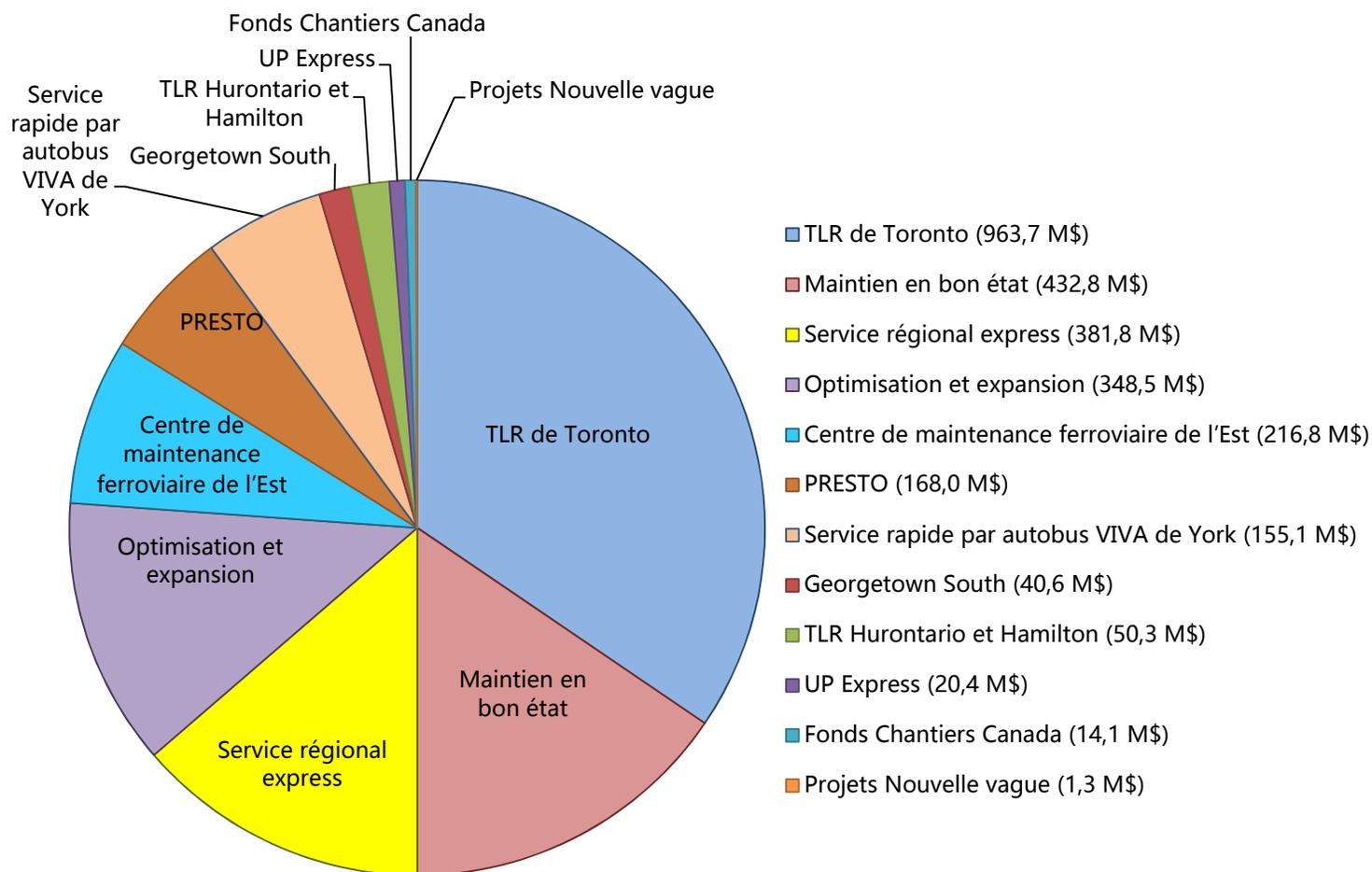
Les charges d'exploitation par catégorie sont présentées ci-dessous.



Dépenses d'investissement

En 2016-2017, 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. Tout au long de l'exercice, des projets d'investissement d'envergure comme la mise en œuvre du Service régional express 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 2016-2017, les dépenses d'investissement ont totalisé 2 793,4 M\$.

Dépenses en immobilisations par catégorie – 2016-2017



Dépenses d'investissement – prévues et réelles

Metrolinx poursuit un programme d'envergure en croissance qui comporte des projets distinctifs tels que le Service régional express (« SRE »), le service de transport léger sur rail (« TLR ») Eglinton Crosstown, le TLR Finch West, le TLR Hurontario, le TLR Hamilton et le SRB. Pour 2016-2017, les dépenses d'investissement de Metrolinx s'élèvent à 2 793 M\$, soit 1 392 M\$ de moins que le financement disponible de 4 185 M\$.

Les projets d'expansion et d'optimisation, notamment le terminus du centre-ville à la gare Union (en partenariat avec une entreprise du secteur privé) et le Centre de mobilité Kipling, expliquent le recul des dépenses, les projets ayant progressé plus lentement que prévu. En outre, la livraison de locomotives est en retard, tout comme le projet d'infrastructure de fibre optique, quoique d'autres options sont à l'étude.

Le programme de maintien en bon état couvre les actifs dont la réparation, l'entretien et la réhabilitation sont régulièrement prévus. La restauration des quais couverts de la gare Union, les travaux des aires de stationnement GO et l'amélioration de la technologie à l'échelle du réseau n'en sont que des exemples. Les dépenses réelles de 432,8 M\$ sont inférieures d'environ 121,0 M\$ au budget.

Dépenses d'investissement par catégorie	2016-2017	2016-2017	2016-2017
(en millions de dollars)	Réel	Prévu	Variation
GO – Expansion et optimisation	348,5	665,6	(317,1)
GO – Georgetown South	40,6	20,0	20,6
GO – Maintien en bon état	432,8	553,8	(121,0)
GO – Fonds Chantiers Canada	14,1	10,3	3,8
GO – Centre de maintenance ferroviaire de l'Est	216,8	243,0	(26,2)
GO – Service régional express	381,8	611,3	(229,5)
Union Pearson Express	20,4	7,6	12,8
Transport en commun rapide – Service rapide par autobus VIVA de York	155,1	218,1	(63,0)
Transport en commun rapide – TLR de Toronto	963,7	1 534,9	(571,2)
Transport en commun rapide – Hamilton	22,4	10,6	11,8
Transport en commun rapide – Hurontario	27,9	23,4	4,5
Projets Nouvelle vague	1,3	23,7	(22,4)
PRESTO	168,0	262,7	(94,7)
TOTAL	2 793,4	4 185,0	(1 391,6)

Le Service régional express résulte directement de l'engagement de la Province de transformer le réseau ferroviaire GO Transit. Un total de 13,5 G\$ a été affecté à cette initiative. Vers la fin de juin 2016, le conseil d'administration de Metrolinx a approuvé une stratégie d'approvisionnement modifiée pour le SRE, 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 contrat de conception-construction-financement-entretien relatif au projet Eglinton Crosstown a été octroyé en juillet 2015, et la construction en cours devrait être achevée d'ici 2021. Le projet Eglinton Crosstown accuse un retard. À l'aide d'un plan de récupération, la direction s'attend à réaligner le projet sur l'échéancier de base dans les 18 prochains mois. La clôture des opérations commerciales et financières pour le projet de DMF concernant le TLR Finch a été reportée au prochain exercice. Le projet avait été suspendu au cours de l'exercice en raison du caractère incertain de l'approvisionnement du projet en véhicules.

PRESTO a réaffecté certaines dépenses d'investissement à l'exercice 2017-2018, et la prochaine dépense majeure sera effectuée en trois phases. En mars 2016, Metrolinx a entamé des négociations avec les partenaires municipaux de PRESTO dans la zone 905 (Hamilton, Burlington, Brampton, Oakville, York, Mississauga et Durham) et à Ottawa concernant son entente d'exploitation de dix ans qui viendra à échéance bientôt.

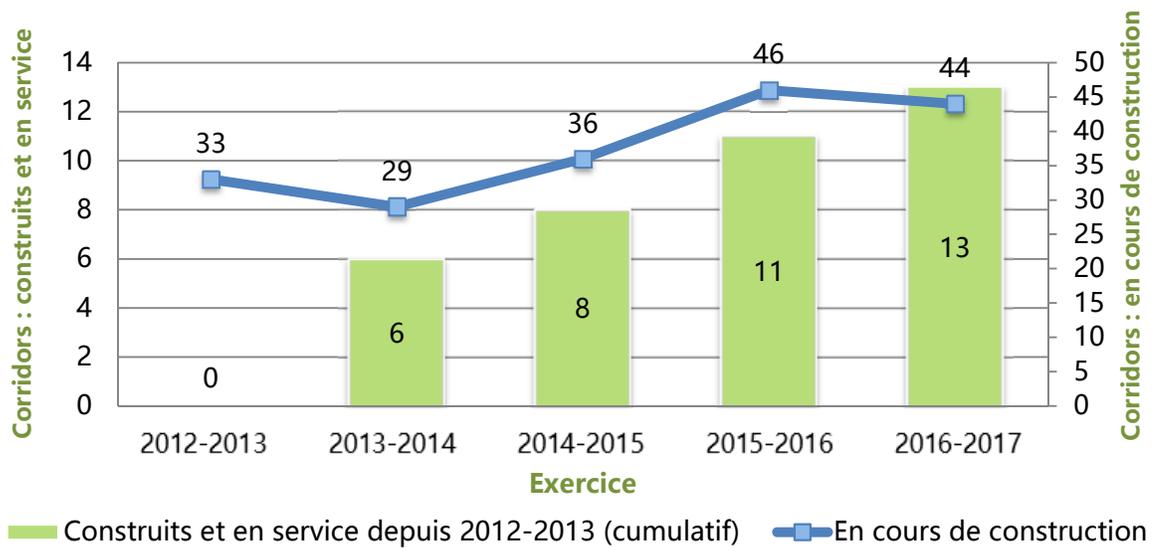
Principaux indicateurs de performance

Metrolinx a établi six principaux indicateurs de performance afin de mesurer ses réalisations annuelles et elle cherche à en concevoir d'autres pour mettre l'accent sur ses résultats régionaux qui mesurent la progression globale de l'expansion du transport collectif à l'échelle de la région. Ces résultats dépendent de plusieurs parties prenantes dans la région que Metrolinx a l'intention d'influencer en tant que chef de file régional en matière de mobilité. Les résultats régionaux proviennent de sondages externes qui sont publiés tous les cinq ans. Étant donné que les résultats du dernier sondage pour 2015-2016 ne seront obtenus que vers la fin de 2017-2018, ils ne sont pas pris en compte dans le rapport annuel de l'exercice considéré.

Nouveaux corridors de transport en commun rapide

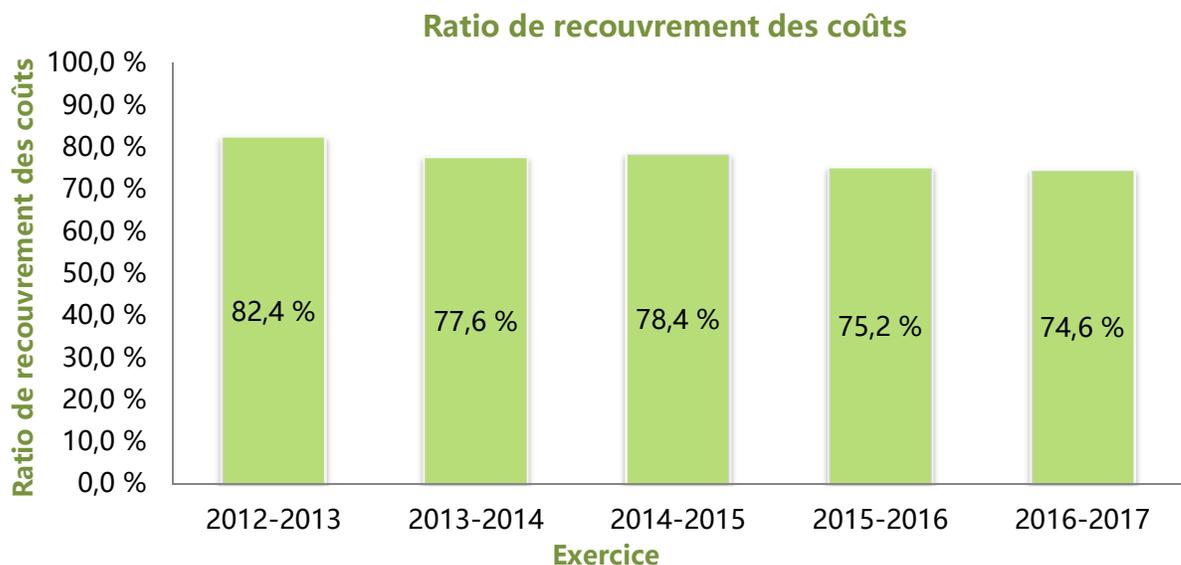
Il existe deux principaux indicateurs de performance qui mesurent la progression de l'implantation d'un système de transport en commun rapide dans la région, à savoir les nouveaux corridors de transport en commun rapide – construits et en service (en km) et les nouveaux corridors de transport en commun rapide – en voie de construction (en km). Depuis 2012-2013, Metrolinx a construit une infrastructure de transport en commun rapide de 13 km. En 2016-2017, elle en a construit 2 km pour les voies réservées aux autobus de Mississauga, entre le boulevard Winston Churchill et le stationnement incitatif d'Erin Mills. À la fin de 2016-2017, 44 km de voies rapides pour le transport en commun étaient en cours de construction.

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. Jusqu'à présent, Metrolinx estime avoir l'un des meilleurs ratios de recouvrement des coûts parmi ses homologues nord-américains. Le ratio de 2016-2017 (compte non tenu des activités liées à PRESTO) est de 74,6 %, légèrement inférieur (0,6 point de pourcentage) au ratio de 2015-2016.



* Note : Les résultats d'UP Express sont maintenant pris en compte dans le ratio de recouvrement des coûts, et les ratios historiques ont été retraités pour les besoins de la comparaison.

Coût-efficience

Le ratio coût-efficience (compte non tenu de PRESTO), qui est l'un des principaux indicateurs de performance, indique le total des charges d'exploitation engagées par siège-kilomètre au cours de la période. Cet indicateur mesure le degré d'efficience de l'entreprise en matière de prestation de services au public. Pour 2016-2017, le ratio coût-efficience de 0,075 \$ est légèrement plus élevé que celui de 0,073 \$ de 2015-2016.

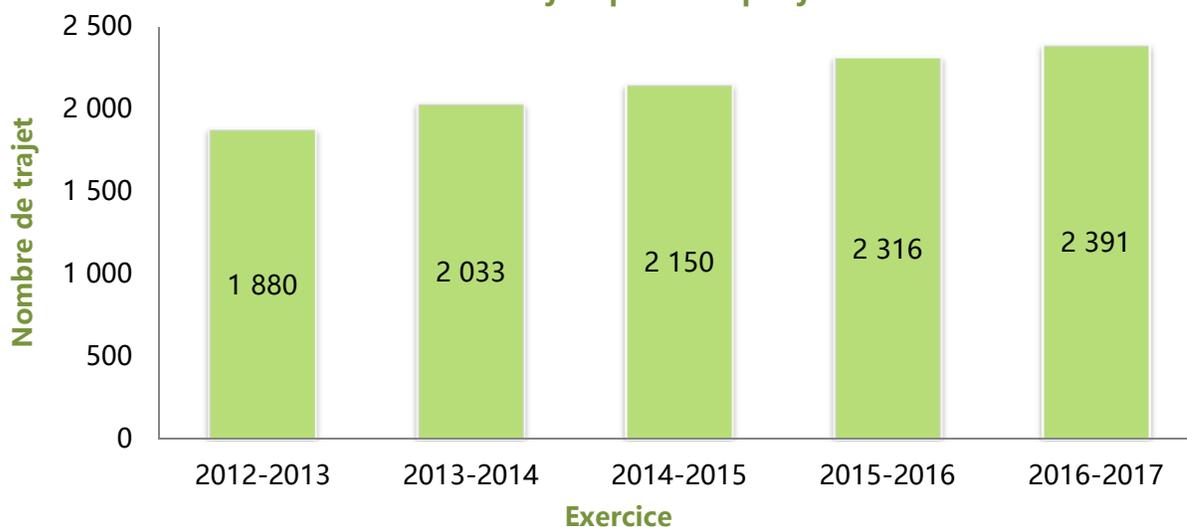
Coût efficience (coût par siège-kilomètre)



Trajets planifiés par jour

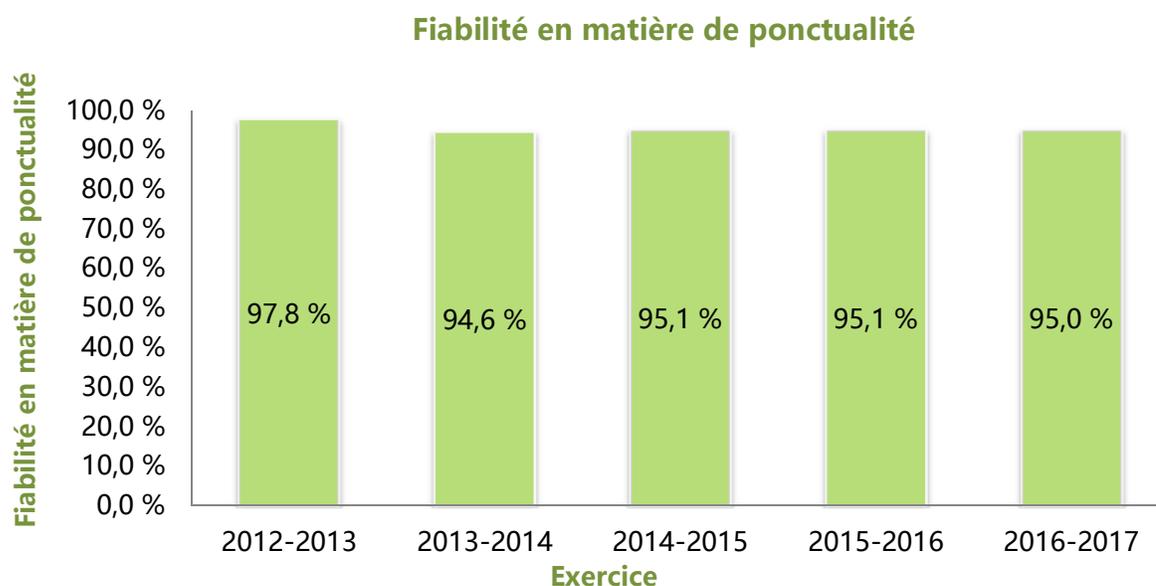
Le nombre de trajets planifiés par jour représente la moyenne des trajets planifiés par jour en train et en autobus qui sont offerts au public pendant la période visée par l'évaluation. Le nombre de trajets planifiés par jour a augmenté de 3,2 % par rapport à 2015-2016, s'établissant à 2 391 pour 2016-2017.

Trajets planifiés par jour



Fiabilité en matière de ponctualité

La fiabilité en matière de ponctualité, qui est l'un des principaux indicateurs 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 % qui dépasse notre cible de 94 %.



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 région du Grand Toronto et de Hamilton (« RGTH »). Un trajet par GO Transit représente environ 66 % 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 0,32 \$, 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 d'une augmentation du kilométrage du véhicule. Le coût du carburant est basé sur le prix moyen de l'essence en Ontario en mars 2017. GO Transit continue d'offrir des transports confortables et une expérience agréable, ainsi qu'un mode de déplacement économique et concurrentiel pour les usagers.

Metrolinx

États financiers
31 mars 2017



Le 29 juin 2017

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 2017, 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
T: +1 416 863 1133, F: +1 416 365 8215*



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 2017 ainsi que des résultats de ses activités de fonctionnement, de ses gains et pertes de réévaluation 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 2017

(en milliers de dollars)

	2017 \$	2016 \$
Actif		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 5)	469 851	459 347
Trésorerie soumise à restrictions (note 6)	-	14 004
Créances (note 8)	72 354	78 168
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario	368 985	-
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	35 297	57 386
Pièces de rechange et fournitures	11 851	11 916
Charges payées d'avance	14 305	16 319
	<u>972 643</u>	<u>637 140</u>
Créances – à long terme (note 8)	74 787	74 787
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario – à long terme (note 11)	1 164 757	944 550
Immobilisations (note 7)	16 108 846	13 910 393
Acomptes sur terrains (note 9)	145 079	111 153
Avances sur projets d'investissement (note 9)	221 216	183 073
Bail à long terme (note 10)	27 226	27 553
	<u>18 714 554</u>	<u>15 888 649</u>
Passif		
À court terme		
Dettes et charges à payer	964 641	595 519
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO (note 5)	44 965	34 645
Avance reçue de la Province de l'Ontario (note 6)	-	14 004
Montant à payer à la Province de l'Ontario	-	29 932
	<u>1 009 606</u>	<u>674 100</u>
Dettes à long terme (note 11)	1 164 757	944 550
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 12)	13 885 963	11 854 540
Passif au titre des prestations de retraite supplémentaires (note 14)	63 530	61 433
Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs (note 15)	129 519	117 457
	<u>16 253 375</u>	<u>13 652 080</u>
Actif net		
Actifs nets investis en immobilisations (note 16)	2 589 178	2 350 079
Actifs nets investis dans le bail à long terme	27 226	27 553
Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 17)	26 332	26 332
Insuffisance de l'actif net	(181 557)	(167 395)
	<u>2 461 179</u>	<u>2 236 569</u>
	<u>18 714 554</u>	<u>15 888 649</u>
Dépendance économique (note 2)		
Engagements (note 18)		
Éventualités (note 19)		

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 2017

(en milliers de dollars)

	2017	2016
	\$	\$
Produits		
Produits de fonctionnement	567 592	521 311
Apport de la Province de l'Ontario	262 834	233 829
Revenus de placement	4 449	3 487
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (note 12)	520 871	453 057
	<hr/> 1 355 746	<hr/> 1 211 684
Charges		
Fournitures et services	88 746	81 468
Entretien du matériel	99 944	90 847
Installations et voies	129 897	107 519
Salaires et charges sociales	282 963	273 342
Exploitation des trains et des autobus	248 185	222 918
Amortissement des immobilisations	521 815	456 685
Amortissement de l'actif au titre du bail à long terme	327	327
Perte à la cession d'immobilisations	376	72
	<hr/> 1 372 253	<hr/> 1 233 178
Excédent des charges sur les produits	<hr/> (16 507)	<hr/> (21 494)

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 2017

(en milliers de dollars)

					2017	2016
	Investis en immobi- lisations \$ (note 16)	Investis dans le bail à long terme \$	Actifs nets grevés d'une affectation interne \$ (note 17)	Insuffi- sance \$	Total \$	Total \$
Solde à l'ouverture	2 350 079	27 553	26 332	(167 395)	2 236 569	2 074 610
Excédent des charges sur les produits	-	-	-	(16 507)	(16 507)	(21 494)
Amortissement (déduction faite de l'amortissement porté aux produits)	(1 800)	(327)	-	2 127	-	-
Actifs fournis par la Province de l'Ontario [note 20 b)]	10	-	-	-	10	13 575
Acquisitions de terrains, déduction faite des acomptes	107 911	-	-	-	107 911	70 607
Cession de terrains	(218)	-	-	218	-	-
Acomptes sur terrains	133 196	-	-	-	133 196	99 271
Solde à la clôture	2 589 178	27 226	26 332	(181 557)	2 461 179	2 236 569

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des flux de trésorerie

Pour l'exercice clos le 31 mars 2017

(en milliers de dollars)

	2017 \$	2016 \$
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités de fonctionnement		
Excédent des charges sur les produits	(16 507)	(21 494)
Amortissement des immobilisations et du bail à long terme	522 142	457 012
Perte (profit) à la cession d'immobilisations	376	72
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(520 871)	(453 057)
Avantages sociaux futurs, déduction faite des paiements	14 159	16 737
	<hr/>	<hr/>
	(701)	(730)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		
Créances	5 814	1 201
Pièces de rechange et fournitures	65	(3 581)
Charges payées d'avance	2 014	2 273
Dettes et charges à payer	(226 360)	(887 981)
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	10 320	5 621
	<hr/>	<hr/>
	(208 848)	(883 197)
Activités d'investissement		
Achat d'immobilisations	(1 637 308)	(729 729)
Produit de la cession d'immobilisations	700	730
Acomptes sur terrains (note 16)	(133 196)	(99 271)
Avances sur projets d'investissement (note 16)	(221 216)	(183 073)
	<hr/>	<hr/>
	(1 991 020)	(1 011 343)
Activités de financement		
Subventions reçues pour l'acquisition de terrains	241 107	169 878
Apports de capital	1 955 261	1 846 902
	<hr/>	<hr/>
	2 196 368	2 016 780
Variation nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et de la trésorerie soumise à restrictions		
	(3 500)	122 240
Trésorerie, équivalents de trésorerie et trésorerie soumise à restrictions à l'ouverture		
	473 351	351 111
Trésorerie, équivalents de trésorerie et trésorerie soumise à restrictions à la clôture		
	<hr/>	<hr/>
	469 851	473 351
Information supplémentaire sur les flux de trésorerie		
Activités d'investissement sans effet de trésorerie		
Variation des dettes et charges à payer à l'égard des immobilisations	595 482	867 196
Variation de l'avance de la Province de l'Ontario (note 6)	(14 004)	(32 663)
Variation de la dette à long terme au titre des immobilisations et de l'apport à recevoir de la Province	220 207	896 182
Actifs apportés par la Province de l'Ontario [(note 20 b)]	10	13 575
Activités de financement sans effet de trésorerie		
Apports de capital à recevoir ou à payer	(376 827)	140 242

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 »), constitué sans capital-actions et exonéré d'impôts sur les bénéfices en vertu de l'article 149(1) (d) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada).

Metrolinx a été créée en vertu des articles de la *Loi de 2006 sur la Régie des transports 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. La carte tarifaire PRESTO est maintenant disponible dans l'ensemble du réseau de la TTC, y compris les stations de métro, les voitures de tramway et les autobus.

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
Trésorerie soumise à restrictions	coût amorti
Créances	coût amorti
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario	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
Avance de la Province de l'Ontario	coût amorti
Montant à payer à la Province de l'Ontario	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.

(en milliers de dollars)

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 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 2017, 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 et l'entretien 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.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2017

(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	5 à 20 ans
Améliorations locatives	Durée du bail
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	20 à 25 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	5 à 10 ans
Sauts-de-mouton	50 ans
Autres, dont le mobilier et le matériel	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.

(en milliers de dollars)

Produits tirés des services de transport en commun

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

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. Ces apports reportés sont comptabilisés dans les produits sur la période d'amortissement des immobilisations auxquelles ils se rapportent.

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.

(en milliers de dollars)

Futures prises de position comptables

Le CCSP a publié les nouveaux chapitres du Manuel ci-après qui s'appliqueront à Metrolinx dans la mesure où il n'y a pas de normes spécifiques à ces égards dans les chapitres SP 4200 à SP 4270 pour les organismes sans but lucratif du secteur public.

Les chapitres SP 2200 *Information relative aux apparentés*, SP 3420 *Opérations interentités*, SP 3210 *Actifs*, SP 3320 *Actifs éventuels* et SP 3380 *Droits contractuels* entrent tous en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2017. Leur adoption anticipée est autorisée. Le chapitre SP 3430 *Opérations de restructuration* entrera en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} avril 2018. Son adoption anticipée est autorisée.

La direction évalue actuellement l'incidence de ces nouvelles normes.

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 44 964 \$ (34 645 \$ en 2016), 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 Fonds détenus pour la Province de l'Ontario

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2007, l'ancienne Régie des transports du Grand Toronto (« GO Transit ») a reçu de la Province une subvention d'un montant de 46 667 \$ au titre de la participation de la TTC au projet GTA Farecard. Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2016, la TTC a commencé à satisfaire aux exigences nécessaires à l'obtention de ces fonds. Au 31 mars 2017, le solde restant de 14 004 \$ de la participation (32 662 \$ en 2016) avait été utilisé.

7 Immobilisations

	2017			2016
	Coût \$	Amortissement cumulé \$	Montant net \$	Montant net \$
Terrains	2 189 960	-	2 189 960	2 105 810
Bâtiments	1 373 067	439 393	933 674	832 464
Améliorations locatives	98 243	35 287	62 956	59 603
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	2 179 094	717 042	1 462 052	1 285 293
Améliorations aux installations d'emprise ferroviaire	1 332 326	659 954	672 372	610 020
Sauts-de-mouton, voies et installations	3 195 587	552 136	2 643 451	2 528 100
Travaux en cours	6 121 592	-	6 121 592	4 954 488
Autobus	398 801	200 962	197 839	172 030
Aires de stationnement	758 585	248 549	510 036	475 185
Matériel et logiciels informatiques	1 199 807	434 263	765 544	589 647
Autres	691 294	141 924	549 370	297 753
	19 538 356	3 429 510	16 108 846	13 910 393

Les travaux en cours portent sur les éléments suivants :

	2017 \$	2016 \$
Expansion du couloir ferroviaire	436 892	472 780
Gare Union	341 615	334 347
Parc ferroviaire	518 406	445 821
Système PRESTO	63 737	126 091
Transport léger sur rail et Service rapide par bus	3 466 400	2 608 742
Divers	1 294 542	966 707
	6 121 592	4 954 488

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

(en milliers de dollars)

8 Créances

Les créances se ventilent comme suit :

	2017 \$	2016 \$
TVH recouvrable	49 728	43 634
Coûts recouvrables liés à PRESTO	-	4 147
Autres créances	22 626	30 387
	<hr/> 72 354	<hr/> 78 168
Coûts de projets irrécupérables à recouvrer de la Ville de Toronto – à long terme	74 787	74 787
	<hr/> 147 141	<hr/> 152 955

Les créances comprennent un montant de 74 787 \$ (74 787 \$ en 2016) 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.

9 Avances sur projets d'investissement

Metrolinx a conclu avec la York Region Rapid Transit Corporation (le « 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.

Metrolinx
Notes annexes
31 mars 2017

(en milliers de dollars)

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 144 029 \$ (109 646 \$ en 2016) et pour le paiement des coûts liés à d'autres projets totalisant 221 216 \$ (183 073 \$ en 2016) 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.

Au 31 mars 2017, Metrolinx avait dépensé environ 4 440 449 \$ (3 321 244 \$ en 2016) 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 2017 et les acomptes liés aux servitudes perpétuelles futures.

	2017 \$	2016 \$
Région de York	354 263	281 731
TTC	10 982	10 988
	<hr/>	<hr/>
Autres acomptes sur terrains	365 245	292 719
	1 050	1 507
	<hr/>	<hr/>
	366 295	294 226
	<hr/>	<hr/>

10 Bail à long terme

	2017		2016	
	Coût \$	Amortissement cumulé \$	Montant net \$	Montant net \$
Tenure à bail, gare Union	32 704	5 478	27 226	27 553
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>

(en milliers de dollars)

11 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 du centre de maintenance ferroviaire de l'Est.

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

	2017		2016	
	TLR Eglinton Crosstown \$	Centre de maintenance ferroviaire de l'Est \$	Montant net \$	Montant net \$
Coûts engagés	1 402 666	420 826	1 823 492	944 550
Montants payés ou à payer à moins de un an	(406 239)	(252 496)	(658 735)	-
Montants à payer à long terme	996 427	168 330	1 164 757	944 550

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.

12 Apports reportés afférents aux immobilisations

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

	2017 \$	2016 \$
Solde à l'ouverture	11 854 540	9 734 686
Apports reçus ou à recevoir au cours de la période pour l'acquisition d'immobilisations		
Province de l'Ontario	2 518 187	2 528 462
Municipalités	7 662	9 886
Gouvernement du Canada	26 445	34 563
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(520 871)	(453 057)
Solde à la clôture	13 885 963	11 854 540

(en milliers de dollars)

Metrolinx reçoit insuffisamment de financement municipal pour ce qui est de son programme d'investissement. La Province a fourni un crédit-relais de 81 549 \$ au cours de l'exercice écoulé (141 097 \$ en 2016), dont le cumul s'établit à 1 196 033 \$ (1 114 484 \$ en 2016). La Province cherchera à combler cette insuffisance de financement avec ses partenaires municipaux.

13 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 2017 est de 28 425 \$ (25 857 \$ en 2016).

14 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^{er} avril 2013. Cette évaluation ayant été actualisée en date du 1^{er} avril 2016, les résultats n'avaient pas été rendus publics au moment de l'établissement des présents états financiers. Aussi les éléments des états financiers devant découler de cette évaluation ont-ils 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 4 098 \$ (6 891 \$ en 2016).

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 :

	2017 \$	2016 \$
Obligation au titre des prestations définies	68 873	67 247
Juste valeur de l'actif du régime	(2 562)	(2 126)
	<hr/>	<hr/>
Situation de capitalisation – déficit du régime	66 311	65 121
Perte actuarielle nette non amortie	(2 781)	(3 688)
	<hr/>	<hr/>
Passif au titre des prestations définies	<u>63 530</u>	<u>61 433</u>

Metrolinx
Notes annexes
31 mars 2017

(en milliers de dollars)

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

	2017	2016
	\$	\$
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture	67 247	74 608
Coût des services rendus au cours de la période	1 104	1 870
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	2 095	2 192
Prestations versées	(1 572)	(1 776)
Écart actuariel sur l'obligation au titre des prestations définies	-	(9 647)
	<hr/>	<hr/>
Obligation au titre des prestations définies à la clôture	68 874	67 247

La charge de retraite se détaille comme suit :

	2017	2016
	\$	\$
Coût des services rendus au cours de la période	1 104	1 870
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	2 095	2 192
Rendement réel de l'actif du régime	(8)	(4)
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel de l'actif du régime	8	4
Amortissement de la perte actuarielle	899	2 829
	<hr/>	<hr/>
	4 098	6 891

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

	2017	2016
	%	%
Trésorerie investie	10	2
Trésorerie déposée auprès de l'Agence du revenu du Canada	90	98
	<hr/>	<hr/>
	100	100

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

	2017	2016
	\$	\$
Cotisations patronales	2 000	2 200
Prestations	1 572	1 776

(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 :

	2017	2016
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	6 ans

15 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 « CSPAAT ») 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 de soins 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 comptabilisée pour la période se chiffrent à 14 438 \$ (14 663 \$ en 2016).

Le coût des avantages complémentaires de retraite est établis 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 :

	2017 \$	2016 \$
Obligation au titre des prestations définies	131 205	151 855
Juste valeur de l'actif du régime	-	-
Situation de capitalisation – déficit du régime	131 205	151 855
Perte actuarielle nette non amortie	(1 686)	(34 398)
Passif au titre des prestations définies	129 519	117 457

(en milliers de dollars)

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

	2017	2016
	\$	\$
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture	151 855	149 894
Coût des services rendus au cours de la période	6 572	6 729
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	4 833	4 446
Prestations versées	(2 376)	(2 617)
Gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations définies	(29 679)	(6 597)
	<hr/>	<hr/>
Obligation au titre des prestations définies à la clôture	131 205	151 855
	<hr/>	<hr/>

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

	2017	2016
	\$	\$
Coût des services rendus au cours de la période	6 572	6 729
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	4 833	4 446
Amortissement de la perte actuarielle	3 033	3 488
	<hr/>	<hr/>
	14 438	14 663
	<hr/>	<hr/>

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

	2017	2016
Taux d'actualisation des avantages complémentaires de retraite	3,2 %	3,1 %
Taux d'actualisation des obligations au titre de la CSPAAT	2,6 %	2,6 %
Taux d'actualisation des prestations de cessation d'emploi à la retraite	2,2 %	2,4 %
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	10 ans	10 ans
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les prestations de cessation d'emploi à la retraite	5 ans	5 ans
Taux de croissance de la rémunération	2,75 %	3 %
Taux annuel d'inflation	2 %	2 %
Taux tendanciel initial moyen pondéré du coût des soins de santé	5,1 %	5,4 %
Taux tendanciel final moyen pondéré du coût des soins de santé	4 %	4,3 %
Augmentation des prestations pour soins dentaires	2,75 %	4 %

(en milliers de dollars)

16 Actifs nets investis en immobilisations

	2017	2016
	\$	\$
Immobilisations	16 108 846	13 910 393
Acomptes sur terrains	145 079	111 153
Avances sur projets d'investissement	221 216	183 073
Moins les apports reportés afférents aux immobilisations servant à l'acquisition d'immobilisations	<u>(13 885 963)</u>	<u>(11 854 540)</u>
	<u>2 589 178</u>	<u>2 350 079</u>

17 Actifs nets grevés d'une affectation interne

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

	2017	2016
	\$	\$
FDIFM	21 051	21 051
Obligation en matière d'emploi	889	889
Franchise autoassurée	2 013	2 013
Stabilisation	<u>2 379</u>	<u>2 379</u>
	<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.

(en milliers de dollars)

18 Engagements

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

	\$
2018	35 358
2019	35 980
2020	34 025
2021	33 778
2022	33 552
Par la suite	<u>237 646</u>
	<u>410 339</u>

Metrolinx a également engagé un montant d'environ 11 000 000 \$ 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 265 000 \$:

- convention d'exploitation cadre avec le CN prenant fin le 31 mai 2017;
- convention de navette avec le CP prenant fin le 31 décembre 2019;
- contrat d'entretien du matériel avec Bombardier prenant fin le 31 mai 2023;
- contrat visant les équipes de train avec Bombardier prenant fin le 31 mai 2023;
- 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 11) totalisent 8 752 512 \$. Les paiements de service annuel relatifs au contrat de DMF avec Plenary Infrastructure (note 11) totaliseront 921 794 \$ lorsque le projet sera presque achevé, ce qui est prévu pour l'exercice qui sera clos le 31 mars 2018.

Au 31 mars 2017, Metrolinx avait des lettres de crédit totalisant 28 \$ (28 \$ en 2016).

(en milliers de dollars)

19 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.

20 Opérations et soldes entre apparentés

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 793 \$ (706 \$ en 2016), 10 627 \$ (11 654 \$ en 2016), 257 \$ (1 921 \$ en 2016) et 1 008 \$ (131 \$ en 2016) au cours de l'exercice en contrepartie de services qu'ils lui ont fournis. Au 31 mars 2017, les dettes et charges à payer et la dette à long terme comprenaient des montants de 2 762 \$ (5 152 \$ en 2016) à payer à Infrastructure Ontario.
- b) Au cours de l'exercice, Metrolinx s'est procuré quatre parcelles de terrain auprès du ministère des Transports de l'Ontario pour un montant de néant. Le transfert a été traité à titre d'apport de la Province équivalant à la juste valeur de l'actif d'une valeur de 10 \$ (13 575 \$ en 2016).

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 aux 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.

21 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.

(en milliers de dollars)

- 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.

22 Événement postérieur à la date de clôture

Metrolinx a conclu divers contrats avec Bombardier Inc. (« Bombardier »), notamment des contrats de réparation et d'entretien de voitures de trains, d'achat de voitures de trains à deux étages GO et d'exploitation quotidienne de trains GO et UP Express. Le 13 juin 2010, Metrolinx et Bombardier ont conclu un contrat visant la conception, la production et la fourniture de 182 véhicules légers sur rail pour les projets de TLR de Toronto, dont 76 véhicules légers sur rail pour le TLR Eglinton Crosstown et 23 autres pour le TLR Finch West. La valeur du contrat s'élève à environ 871 000 \$. Metrolinx s'est engagée publiquement à ce que les projets de TLR Eglinton Crosstown et de Finch West entrent respectivement en service en septembre 2021 et en décembre 2021.

Metrolinx prévoyait la livraison de véhicules pilotes en avril et en mai 2015. À ce jour, Bombardier n'a pas respecté les exigences contractuelles à l'égard des véhicules pilotes qui devaient être livrés. À maintes reprises, Metrolinx a informé Bombardier que ses véhicules pilotes n'étaient pas conformes aux spécifications convenues. Par ailleurs, Metrolinx maintient une présence constante dans les installations de Bombardier avec qui elle échange régulièrement pour savoir quand les véhicules seront prêts pour la livraison.

En juillet 2016, Metrolinx a déposé un avis de manquement et, en novembre 2016, un avis d'intention de résilier le contrat pour un motif valable. Cependant, le 19 avril 2017, un tribunal ontarien a statué que Metrolinx devait appliquer le processus de règlement des différends selon la définition qui en est donnée dans le contrat avant d'envisager de résilier le contrat. Le processus de règlement des différends devrait prendre de 8 à 12 mois.

Le 3 mai 2017, Metrolinx a conclu une entente avec Alstom pour qu'elle agisse à titre de fournisseur remplaçant de véhicules légers sur rail. Les services d'Alstom ont été retenus pour la construction de 17 véhicules pour le projet de TLR Finch West et, s'il y a lieu, de 44 véhicules pour celui d'Eglinton Crosstown. Si des véhicules d'Alstom ne sont pas nécessaires pour le TLR Eglinton Crosstown, ils seront réaffectés au projet de TLR Hurontario.

(en milliers de dollars)

Lorsque le processus de règlement des différends sera terminé, Metrolinx redéfinira ses obligations aux termes de son contrat avec Bombardier. Au 31 mars 2017, Metrolinx n'avait pas réduit la valeur de ses travaux en cours liés aux véhicules légers sur rail de Bombardier, puisque la direction n'était pas en mesure d'établir si les véhicules de Bombardier visés par le contrat litigieux seraient bel et bien livrés et s'ils seraient un jour mis en service dans la Région.

ANNEXE

Liste des sigles et acronymes

Comptabilité favorisant une gestion durable :	A4S
Comptables professionnels agréés :	CPA
Demande de propositions :	DP
Demande de qualification :	DDQ
Diversification des modes de financement et d'approvisionnement :	DMFA
Gestion des risques d'entreprise :	GRE
Indicateur clé de rendement :	IRC
Infrastructure Ontario :	IO
Initiative d'approvisionnement du transport en commun :	IATC
Ministère des Transports :	MTO
Normes comptables du secteur public :	NCSP
Plan de transport régional :	PTR
Planification des ressources de l'entreprise :	PRE
Processus d'évaluation des projets de transport en commun :	PEPTC
Rentabilité des services :	RSE
Région du grand Toronto et de Hamilton :	RGTH
Service d'autobus rapides :	SAR
Service régional express :	SRE
Transport léger sur rail :	TLR
Union Pearson Express :	UP Express
Évaluation environnementale :	EE



@metrolinx



/metrolinxofficial

Metrolinx

97 Front Street West
Toronto, ON M5J 1E6

metrolinx.com