Rapport annuel

de 2018-2019

METROLINX

Table des matières

1. Message du président du Conseil 3
2. Message du chef de la direction 4
3. Vision, mission, valeurs et mandat 5
4. Introduction 6
5. Description des activités pour 2018-2019 7
    - Faits saillants financiers et rapport sur le plan des activités 7
    - Rapport sur les activités non financières 8
        - Sécurité, gens, planification et construction, expérience client 8
6. Gouvernance 15
7. Discussion et analyse de la direction 16
8. États financiers vérifiés 40
9. Annexe 64
    - Annexe A : objectifs stratégiques pour 2018-2019 et tableau des étapes 64
    - Annexe B : rapport sur l'Initiative mondiale de production de rapports 67

Message du président du Conseil

Au cours des 11 dernières années, Metrolinx a amélioré le transport en commun dans la région élargie du Golden Horseshoe. Nos principales priorités demeurent le développement d'infrastructures, l'amélioration des offres de services et de l'expérience client.

En 2018-2019, nous avons réalisé des projets de construction d'une valeur de plus de 3,86 milliards de dollars dans notre portefeuille d'infrastructure d'immobilisations. Cette année, nous avons réalisé une valeur impressionnante, grâce à des travaux d'amélioration le long de plusieurs corridors ferroviaires. Le projet de transport léger sur rail (TLR) d'Eglinton Crosstown est en voie d'être réalisé pour être opérationnel en 2021. L'approvisionnement et des travaux de construction préparatoires efficaces font progresser les projets du TLR de Finch West, Hurontario et Hamilton.

Grâce au travail de notre exceptionnelle équipe, Metrolinx occupe une position de leader en matière de transport en commun. Nous avons récemment lancé une stratégie visant à réaliser un développement axé sur le transport en commun, en partenariat avec le secteur privé – tirant profit des investissements gouvernementaux pour construire une infrastructure de transport en commun.

Créer des liens qui profitent aux utilisateurs du transport en commun régional est un objectif important pour l'organisation. Nous continuerons de maintenir des relations de travail et de développer des relations positives avec nos intervenants de tous les niveaux de gouvernement, nos collègues des sociétés de transport en commun de la région et avec les communautés au sein desquelles nous construisons et offrons des services.

Nos clients demeurent au cœur de notre entreprise; au nom de la société, je les remercie de faire de nous leur choix de transport en commun. Nous sommes déterminés à mener les gens à leurs destinations de manière aussi facile et efficace que possible.

Au cours de l'exercice financier, nous avons dit au revoir à certains membres du Conseil et nous avons offert la bienvenue à plusieurs autres. Au nom du Conseil d'administration de Metrolinx, nous offrons nos chaleureux remerciements au président sortant, J. Robert Prichard, ainsi qu'aux anciens membres du Conseil Rahul Bhardwaj, Marianne McKenna, Bonnie Patterson, Howard Shearer, et Sharleen Stewart qui, pendant des années, se sont dévoués à l'amélioration du service de transport de la région.

Grâce à l'intendance de ce nouveau Conseil et à la contribution de tous nos employés, Metrolinx est très ferme dans sa mission de relier les communautés à mesure que nous transformons et augmentons nos services dans l'ensemble de la région.

Donald Wright
Président du Conseil, Metrolinx

Message du chef de la direction

En 2018-2019, Metrolinx s'est concentrée sur la planification stratégique; nous avons établi nos objectifs opérationnels et déterminé ce qui doit être fait pour connaître la réussite. Nous avons travaillé à la réalisation de nos objectifs d'accroître les services de transport en commun dans la région élargie du Golden Horseshoe et nous avons augmenté le service de 13,9 % au cours de l'exercice. Nous avons lancé, quatre ans plus tôt que prévu, le service ferroviaire en semaine pour Niagara Falls et St. Catharines.

Comme à l'habitude, la sécurité est au centre de tout ce que nous accomplissons. Au cours de l'exercice qui se termine, nous avons lancé une importante campagne sur la sécurité qui ciblait nos clients, nos communautés et nos employés. Nous avons observé un changement positif de notre culture en matière de sécurité et, de mois en mois, des réductions des taux de fréquence des accidents avec perte de travail.

Nous avons mis l'accent sur le rendement financier et nous avons adopté une approche à valeur ajoutée, axée sur l'amélioration continue, sur l'optimisation des ressources et, de façon prioritaire, sur la prestation de services à la clientèle. Cette nouvelle approche est vue sous l'angle de la modélisation d'une analyse de rentabilité pour les nouvelles gares, l'établissement d'une réserve de projets et une plus grande surveillance de la gestion des contrats.

Nous étions enthousiastes à l'idée de franchir les étapes d'importants projets d'immobilisation, notamment le creusement d'un tunnel dans le corridor de Kitchener, l'achèvement des installations de maintenance ferroviaire de Whitby et l'aménagement du pont piétonnier de la gare GO de Cooksville.
Notre vision est de créer des liens entre les communautés; créer de la valeur pour nos clients est un élément vital de cet accomplissement. Cette année, grâce à PRESTO, nous avons appuyé la nouvelle période de deux heures accordée par la Toronto Transit Commission (TTC) pour les correspondances, de même que la transition vers les laissez-passer mensuels ou annuels de PRESTO.

Nous avons la responsabilité de fournir aux communautés que nous desservons des solutions de transport en commun de classe mondiale. Ce travail est influencé par notre Stratégie d'adaptation au changement climatique, qui a été publiée en 2018. Grâce à cette stratégie, notre tâche la plus importante est de fournir à nos clients, à nos employés et à nos communautés un système sécuritaire, fiable et résilient.

Nous avons, chez Metrolinx, une équipe novatrice, engagée et motivée, ainsi que de nouveaux objectifs stratégiques qui s'appuient sur une propriété collective. Nous devons tous travailler ensemble pour respecter notre promesse et donner le meilleur de nous-mêmes. Chaque membre de l'équipe a la possibilité de contribuer. Je suis enthousiaste à propos de cette période d'améliorations incessantes visant à offrir à notre clientèle, davantage de valeur et un service encore plus fluide, rapide et facile.

Phil Verster
Président et chef de la direction, Metrolinx

Vision, mission, valeurs et mandat

Notre vision
Nous rapprochons nos communautés.

Notre mission
Vous amener à destination plus fluidement, rapidement et facilement.

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

Notre mandat
Metrolinx, une agence du gouvernement de l'Ontario établie en vertu de la Loi de 2006 sur Metrolinx (ci-après la « Loi ») a été créée pour améliorer la coordination et l'intégration du transport en commun régional dans la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH). L'organisation a comme mission de promouvoir, de concevoir et de mettre en œuvre un réseau intégré de transport en commun qui hausse la prospérité, la durabilité et la qualité de vie dans notre région.

En décembre 2018, la Loi a été modifiée pour que la agence se concentre sur la prestation de services de transport en commun et sur l'excellence de ces services. Ces modifications ont eu pour effet d'élargir la zone de transport régional de Metrolinx jusqu'à la région élargie du Golden Horseshoe, a modifié la portée et le développement, l'examen, la modification et le processus d'approbation du Plan régional de transport (PRT) et de clarifier les projets, les tâches et les responsabilités de la agence.

Introduction

Établir des liens entre les gens... Créer de la valeur

Metrolinx est à un point charnière de ses 11 années d'histoire. Nous sommes prêts à transformer la façon dont les gens se déplacent dans la région élargie du Golden Horseshoe.

Pour nous, le transport en commun ne se résume pas à déplacer les gens d'un endroit à un autre; il s'agit plutôt d'établir des liens entre les gens et de créer de la valeur.

La région élargie du Golden Horseshoe est en croissance et le transport en commun est essentiel à la durabilité de cette croissance. Considérant les milliards de dollars investis dans le développement et l'amélioration du transport en commun de la région, nous sommes déterminés à fournir un système de transport intégré et fluide.

Au cours de la dernière année, nous avons atteint des cibles de rendement particulières, conçues pour améliorer l'expérience client – offrant plus de choix, un service plus fiable et plus fréquent, ainsi que plus abordable.

En décembre 2018, le gouvernement provincial a modernisé la Loi de Metrolinx. Ces changements ont élargi la portée de nos zones de planification pour y inclure de nouvelles villes et de nouveaux comtés. Nos impératifs économiques doivent refléter ces nouvelles attentes; nous devons continuer d'orienter nos efforts sur la construction, l'exploitation et la maintenance d'un réseau résilient et intégré, qui crée une réelle valeur et qui réunit les gens de la région en utilisant les moyens les plus appropriés.

Description des activités de 2018-2019

FAITS SAILLANTS DANS LE DOMAINE FINANCIER ET RAPPORT SUR LE PLAN D'ACTIVITÉS

Pour l'exercice 2018-2019, le revenu était de 662 millions de dollars, dont 566,7 millions provenaient de la perception des tarifs et 95,4 millions, d'autres sources.

Nos coûts d'exploitation atteignaient 1,16 milliard de dollars alors que notre budget pour l'année était de 1,15 milliard de dollars. Nous avons terminé l'année avec un dépassement de 8,2 millions de dollars.

Quant aux dépenses en immobilisations, le total à la fin de l'exercice était de 3,86 milliards de dollars, soit 344,9 millions de moins que le budget prévu de 4,2 milliards. L'inutilisation des fonds en regard des prévisions globales est surtout due à la réduction du programme d'expansion de GO et à divers retards dans les échéanciers d'autres projets.

Pour l'exercice 2018-2019, nous nous sommes engagés à atteindre certains objectifs. Les plus importants étant :

- La suite des travaux préparatoires du programme d'expansion du réseau ferroviaire de GO, de même que la planification et l'approvisionnement des travaux sur le corridor, en suivant un modèle conception-construction-financement-exploitation-maintenance (CCFEM);
- L'achèvement de plusieurs projets d'infrastructure, y compris la migration au nouveau centre ultramoderne d'opérations du réseau;
- La mise en place d'une structure pour l'élaboration d'une stratégie de développement axée sur le transport en commun;
- L'augmentation du nombre de cartes PRESTO uniques à près de 2,0 millions au cours de la dernière année, pour un taux d'adoption total de 67,0 %;
- La réalisation d'initiatives visant à augmenter le nombre de passagers, comme le programme de déplacements gratuits pour les enfants;
- L'atteinte de jalons importants du déploiement de PRESTO ainsi que l'offre de nouveaux avantages aux personnes qui empruntent la TTC (correspondances pendant une période de deux heures et tarif réduit pour les clients de PRESTO qui utilisent à la fois la TTC et GO Transit).

SÉCURITÉ

La sécurité demeure au centre de tout ce que nous accomplissons chez Metrolinx. Nous développons une culture en matière de sécurité au sein de notre organisation grâce à une amélioration systématique du rendement en matière de sécurité et grâce à la mobilisation des employés. Nous sommes déterminés à améliorer continuellement la sécurité au bénéfice de nos clients, employés et entrepreneurs et des communautés au sein desquelles nous travaillons.

L'amélioration de la sécurité de nos employés comprend la réduction du taux de fréquence des accidents avec perte de travail, l'instauration de programmes de certification en matière de sécurité, la réduction du non-respect des règles d'exploitation des trains, ainsi que des exercices en temps réel pour former notre personnel sur la façon de réagir aux situations et de les désamorcer.

Au début de 2018, Metrolinx a établi un bureau de gestion de la continuité des activités (GCA) et un cycle de planification du programme de GCA. Le principal objectif de ce bureau est d'aider l'organisation à déceler l'exposition aux risques qui menacent les fonctions et les processus clés de l'entreprise et de développer des stratégies de rétablissement. Plusieurs unités fonctionnelles ont élaboré leurs plans de continuité des activités et aident à réduire les risques et à atteindre leurs objectifs stratégiques.

Metrolinx a cherché à réduire à 2,8 le taux de fréquence des accidents avec perte de travail (TFAPT). Pour l'exercice 2018-2019, le taux est de 4,1. Nous n'avons pas atteint notre cible, mais les chiffres actuels indiquent une amélioration de 13 % comparativement à l'exercice précédent. En outre, nous avons vu une baisse des blessures en milieu de travail, là où des mesures ont été planifiées et mises en œuvre.

L'an dernier, nous avons aussi lancé un programme de certificat de reconnaissance qui exige que tous les entrepreneurs en construction possèdent un régime complet de santé et de sécurité, sans égard à la valeur du contrat. Nous avons aussi élaboré un programme de reconnaissance d'une charte pour la sécurité des clients. Ce programme de récompense reconnaît le personnel et les entrepreneurs (de même que les parties externes) qui ont des comportements qui représentent les promesses de notre charte. Les programmes de cette nature incitent notre personnel à se préoccuper de santé et de sécurité, afin de contribuer à la réduction des blessures en milieu de travail, à améliorer le TFAPT et à engager notre main-d'œuvre en matière de sécurité.

Metrolinx doit se conformer au Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada. Ce qui comprend les dispositions relatives au non-respect des règles d'exploitation des trains. En 2018-2019, nous avons réduit ces violations de 35 % (dépassant notre cible de 30 %) au cours d'une période mobile de 12 mois dont les résultats étaient de 1,4 incident par million de kilomètres en train.

En mars 2019, nous voulions établir des cellules de contrôle pour toutes les équipes d'exploitation dans le cadre du plan d'amélioration continue. À la fin de l'exercice, nous aurons plus de 35 cellules de contrôle mises en place dans l'ensemble de l'organisation.

Comme nous l'avons fait au cours des années précédentes, nous avons continué notre partenariat avec Opération Gareautrain. Au cours de l'exercice 2018-2019, nous avons tenu, au sein de nos communautés, des séances de sensibilisation à la sécurité ferroviaire et nous avons mis en ligne (sur Twitter et YouTube, de même que sur le blogue Info Metrolinx) plusieurs vidéos sur la sécurité ferroviaire. En outre, nous avons effectué en septembre un exercice de déraillement pour le personnel. L'exercice avait pour but de tester la gestion d'une situation d'urgence, ainsi que les plans de communication en temps de crise. L'exercice a été bien reçu; ce fut une réussite et une occasion d'apprentissage.

NOTRE PERSONNEL

Nous nous faisons un honneur d'attirer des employés dévoués, passionnés et avant-gardistes, afin d'ajouter de la valeur à notre organisation, à nos communautés et à nos clients.

Pour la septième année consécutive, Metrolinx a été reconnue comme l'un des meilleurs employeurs du Canada pour les jeunes. En 2019, nous avons aussi été nommés parmi les 100 meilleurs employeurs de la région du grand Toronto et, pour la deuxième année, comme l'un des employeurs les plus écolos au Canada.

L'engagement et la motivation des employés sont de puissants atouts pour nous aider à atteindre nos objectifs. En 2018-2019, nous avons entrepris d'améliorer notre cote de mobilisation de 80 %, tout en portant notre équilibre entre les sexes à 31 % de femmes comme employées dans les postes de gestionnaires principales et dans les postes de la haute direction, et ce, dès décembre 2018.

Un sondage a été effectué à la fin de l'année civile 2018 dans lequel on demandait aux employés de faire part de leur opinion et de leur expérience relativement à leur sentiment d'être compétents et confiants en ce qui concerne leur travail, leur formation et leurs possibilités d'avancement. Le sondage indiquait que 75 % des employés avaient le sentiment d'être mobilisés par leur travail. Ces résultats nous ont montré qu'un employé sur quatre n'avait pas ce sentiment. Une nouvelle équipe affectée à la mobilisation des employés a été formée dans le but de trouver de nouveaux moyens d'améliorer l'expérience employé au cours des prochaines années.

Metrolinx continue de se concentrer sur ses objectifs de diversité et d'inclusion. Cette année, nous avons formé une unité de diversité et d'inclusion au sein de la division des Ressources humaines et une unité des relations avec les Autochtones dans la division des Communications et des relations publiques. Ces unités opérationnelles aideront Metrolinx à accroître la portée de son inclusion, à attirer une main-d'œuvre plus diversifiée et à adopter une opinion plus flexible.

En février, nous avons adopté une nouvelle politique d'aptitude au travail et nous avons commencé à promouvoir un nouveau mécanisme visant à s'assurer que les employés savent comment signaler les incidents dans le cadre de notre politique sur le harcèlement et la discrimination en milieu de travail. Ces deux nouveaux processus ont été communiqués au personnel par différents moyens, notamment des présentations publiques, des courriels à tous les employés, ainsi que des lettres insérées dans les enveloppes de paye. Cette approche garantissait que ces importantes priorités organisationnelles étaient acceptées par tous les employés, d'une manière qui correspondait le mieux à leur rôle et à leur façon d'accéder à des renseignements, augmentant ainsi leur engagement à progresser.

PLANIFICATION ET CONSTRUCTION

Nos réalisations dans cette catégorie créent les conditions nécessaires pour réaliser notre vision concernant les résidents de la région. C'est ainsi que nous créons des liens entre les communautés et que nous continuons de livrer de la valeur à nos clients dans la région élargie du Golden Horseshoe.

Le bureau de gestion des bénéfices et commandites de Metrolinx veille à ce que nous fournissions à nos clients les services appropriés. Ce bureau assure la surveillance des projets et programmes majeurs, en plus de garantir la responsabilisation et le contrôle des projets que nous gérons. Chaque projet et programme majeur se voient maintenant assigner un promoteur qui définit les avantages que représente leur réalisation, qui définit également les livrables du projet et veille à ce que les équipes chargées de la mise en œuvre aient les ressources voulues pour effectuer le travail, de la planification à l'exécution.

En mai 2018, nous avons publié notre première Stratégie d'adaptation au changement climatique dans le cadre des exigences de la Stratégie de Metrolinx en matière de durabilité, en vigueur de 2015 à 2020. Cette stratégie, la première du genre au Canada, décrit 40 mesures clés qui seront mises en œuvre dans l'ensemble de Metrolinx pour développer un système de transport en commun sécuritaire, fiable et résilient. Grâce à cette stratégie, nous pourrons anticiper les événements extrêmes, y faire face et s'en remettre rapidement et de manière efficiente. Nous avons commencé à prendre des mesures en réaction au changement climatique. Par exemple, nous avons conçu et construit des remblais pour freiner les inondations, nous avons amélioré les processus de surveillance pour réduire les vulnérabilités et modifié les nouvelles installations ferroviaires afin d'éviter la déformation des rails. Notre programme de résilience au changement climatique nous aidera à gérer les incertitudes associées au climat en ayant recours à des solutions efficaces, économiques et efficientes face à une panoplie de scénarios climatiques. En 2018, des unités opérationnelles ont élaboré des plans de mise en œuvre, basés sur des mesures recommandées dans la stratégie.

Un projet pilote sur l'harmonisation de l'orientation a été lancé au début de 2019 avec l'installation de nouvelles enseignes et de nouvelles cartes aux gares GO de Pickering et de Hamilton, à la station d'autobus de Finch et aux gares UP Express. Selon les commentaires de la clientèle, nous avons amélioré les normes. En outre, au cours du présent exercice, nous avons développé une structure pour soutenir une utilisation sécuritaire, pratique et indépendante du transport en commun par tous nos clients au moyen de normes de conception universelles. Une attention particulière est apportée aux trajets accessibles et à l'identification des ascenseurs et des quais.

Nous avons maintenu nos partenariats avec les sociétés de transport en commun de la région au bénéfice des passagers. Des événements de tables rondes régionales ont eu lieu en juillet et octobre 2018, de même qu'en février 2019. Ces événements ont été organisés avec la participation des directeurs généraux de l'administration de chaque région afin de discuter des enjeux régionaux. Plusieurs sociétés de transport en commun ont manifesté de l'intérêt pour l'adoption de normes en matière d'harmonisation de l'orientation du transport en commun régional. Nous avons aussi ajouté de l'information en temps réel au planificateur de trajet Triplinx. L'information de Triplinx mise à jour au cours de l'année provenait de Brampton Transit, de Grand River Transit, de la ville de Barrie et de la région de Niagara.

Metrolinx est déterminée à intégrer les principes de durabilité et les pratiques exemplaires dans la planification et la conception de ses immobilisations, notamment celles qui sont dues à des partenariats publics privés. Au cours de la dernière année, nous avons surveillé les cibles environnementales et les cibles de durabilité clés conformément à l'Initiative mondiale de production de rapports. Les mesures prises en 2018-2019 comprenaient l'installation de panneaux photovoltaïques et de systèmes géothermiques aux gares GO d'Erindale, Ajax, Pickering, Oakville et Clarkson. (Voir l'annexe B : rapport sur l'Initiative mondiale de production de rapports).

La planification et le développement ont continué pour le service d'autobus rapides et tout le transport léger sur rail (TLR) de Metrolinx : Eglinton Crosstown, Finch West, Hamilton et Hurontario.

Le projet TLR d'Eglinton Crosstown a vu le parachèvement substantiel de l'installation de maintenance et d'entreposage et la construction de 10 kilomètres de voie ferrée. Nous avons reçu les six premiers véhicules légers sur rail qui seront en exploitation sur cette ligne dès que le service débutera. La construction continue sur la ligne de Crosstown dans toutes les stations souterraines, ainsi que dans la portion à niveau du tracé des voies et dans les portions à niveau du tracé des voies des sections est du trajet.

Le projet TLR de Finch West a atteint la clôture des comptes en mai 2018. Le contrat du projet est évalué à 2,5 milliards de dollars. Il a été accordé à Mosaic Transit Group qui a soumis les premiers 60 % de la conception vers la fin de 2018.

La demande de propositions du TLR de Hamilton a été faite en avril 2018 à trois équipes dont chacune préparera une proposition décrivant la façon dont elle concevra, construira, financera, exploitera le projet et en fera la maintenance. En mars 2019, la Province a confirmé son engagement à investir un milliard de dollars dans ce projet et dans l'acquisition de propriétés reprises, notamment les propriétés requises pour la construction des installations de maintenance et d'entreposage.

Les relations communautaires jouent un rôle essentiel dans le déploiement des nouveaux projets de transport en commun rapide. La sensibilisation et la mobilisation communautaire de la TLR de Hurontario se sont poursuivies le long du corridor au cours de l'exercice de 2018-2019 avec des visites dans plus de 1 000 propriétés et plus de 8 000 conversations en face à face. Ces types d'interactions tiennent nos communautés informées et les aident à mieux comprendre la valeur de notre travail et ses répercussions positives sur la communauté.

Nous avons continué à agrandir notre zone de service grâce aux projets d'expansion de GO, ainsi qu'à l'aménagement et à l'amélioration des gares dans l'ensemble de nos corridors.

Le projet de réalignement des voies de Lower Galt, sur le corridor de Milton, a pris fin en juin 2018. Le travail comprenait le déplacement des services publics, le réalignement des voies, l'approvisionnement et l'installation de nouveaux aiguillages et la modernisation de la signalisation.

Le pont piétonnier de la gare GO de Cooksville a été mis en place le 3 novembre 2018. La structure de stationnement à cet endroit est en voie d'être terminée et la construction de la nouvelle gare est commencée.

À la gare GO de Bramalea, le nouveau tunnel ouest a été installé en septembre et un parc de stationnement temporaire de plus de 700 places, que les clients peuvent utiliser pendant la construction, a été ouvert en novembre. En février 2019, une extension temporaire du quai a été ajoutée pour permettre un service express supplémentaire dans le corridor de Kitchener.

Les travaux préparatoires du projet de tunnel sur l'autoroute 401, pour répondre à l'augmentation du service dans le corridor de Kitchener, ont débuté à l'été 2018. La construction a débuté en mars 2019, le travail initial étant concentré sur le forage des murs de soutènement est et ouest. Entretemps, les travaux pour les services publics et les travaux préparatoires sur les gares de Stouffville et le programme des sauts-de-mouton ont commencé en août 2018.

La réparation et la maintenance de nos trains sont essentielles à la valeur que nous procurons à notre clientèle. Conformément à cet engagement, nous avons inauguré les nouvelles installations de maintenance ferroviaire de Whitby le 4 septembre 2018. Offrant une exploitation et un contrôle ferroviaire améliorés, notre nouveau centre d'opérations du réseau à Oakville est entré en service en octobre 2018.

La construction d'une nouvelle station d'autobus à Kipling a débuté à l'été 2018. La station constitue un important lien faisant partie du nouveau centre de mobilité de Kipling, près de la reconfiguration de l'intersection Six Point de la ville de Toronto et du futur emplacement du centre civique d'Etobicoke. L'agrandissement du parc de stationnement sud de la station a été achevé et il a été ouvert au public en septembre 2018.

Nous avons terminé le projet de remise en état de l'accès vertical au quai ouvert de la gare Union en février 2019 et nous avons fait des améliorations au stationnement de la gare GO de Streetsville, en ajoutant 259 places de stationnement en plus d'avoir augmenté l'éclairage, amélioré les passages piétonniers et la signalisation.

EXPÉRIENCE CLIENT

L'expérience client débute par le confort des véhicules. L'Initiative d'approvisionnement en transport en commun (IATC) de Metrolinx continue de livrer une réelle valeur en facilitant l'approvisionnement et en permettant des économies pour les sociétés dans l'ensemble de la province dans leurs achats de véhicules et d'équipement de transport en commun. En 2018-2019, l'IATC a accompli des jalons avec la TTC et OC Transpo. La TTC a passé, pour la troisième fois, une commande de 48 véhicules Wheel-Trans, ce qui représente un achat total de 128 véhicules dans le cadre de l'IATC. OC Transpo a passé sa première commande de 82 autobus conventionnels, la plus grande commande unique de tous les temps placée dans le cadre de l'IATC.

Chaque jour, les gens se fient à GO Transit pour se rendre au travail, à l'école ou pour rendre visite à leur famille et à leurs amis. Nous sommes donc toujours à la recherche de moyens pour augmenter la valeur que nous offrons à nos clients et pour les aider à se rendre à destination plus fluidement, rapidement et facilement.

L'année dernière, Metrolinx a ajouté, à sa flotte de GO Transit, 160 nouveaux autobus à étage, 43 nouvelles voitures de train et 16 nouvelles locomotives. Trente-deux voitures de trains ont été remises à neuf pour améliorer le confort des passagers.

Le nombre de passagers utilisant GO Transit a augmenté de 5,3 %, ce qui représente un total de 76,2 millions[1] en 2018-2019, comparativement à 72,4 millions en 2017-2018. Au cours de la dernière année, le nombre de passagers du service ferroviaire GO était supérieur à 59,8 millions; le nombre de passagers du service d'autobus GO était supérieur à 17 millions; le nombre de passagers du service UP Express était d'environ quatre millions.

Nous visons toujours à améliorer notre ponctualité. En moyenne, au cours de l'exercice 2018-2019, 91,5 % des trains GO ont respecté leur horaire à cinq minutes près, 95 % des autobus du service GO, à 15 minutes près et 96 % des trains UP Express, à cinq minutes près.

Non seulement avons-nous travaillé à l'amélioration de la ponctualité, nous avons aussi augmenté le service de 13,9 %. Le service ferroviaire en semaine à Niagara Falls et à St. Catharines a été lancé avec 10 parcours hebdomadaires, et ce, quatre ans plus tôt que prévu. La ligne GO de Kitchener s'est retrouvée avec 10 nouveaux parcours en période de pointe; de plus, 30 parcours en période de pointe ont été prolongés afin de servir un plus grand nombre de gares sur cette ligne. Nous avons ajouté 267 parcours hebdomadaires supplémentaires entre Oakville et Oshawa le long des lignes GO de Lakeshore, incluant 15 minutes de service en période hors pointe en semaine. Quatorze parcours en semaine ont été ajoutés à UP Express et les heures de service ont été prolongées.

De plus en plus de nos passagers profitent des avantages de PRESTO. En 2018-2019, l'adoption de PRESTO a connu une augmentation de plus de 1,9 million de cartes uniques PRESTO utilisées au mois de mars – une augmentation de plus de 700 000 depuis mars 2017. Le taux global d'adoption de PRESTO a maintenant atteint 67 %, devancé par GO Transit qui a le plus haut pourcentage d'adoption. Les embarquements avec la carte PRESTO mensuelle ont augmenté de façon constante jusqu'à 61 millions.

En décembre 2018, la TTC a retiré le laissez-passer Metropass, qui est devenu un laissez-passer mensuel ou annuel avec PRESTO. Plus de 208 000 laissez-passer PRESTO mensuels ont été vendus en mars 2019. Le taux d'adoption de la TTC a augmenté à un sommet jamais atteint de 66,8 %, ce qui signifie que près de 200 000 clients sont passés à PRESTO à la fin de 2018.

L'achat, le chargement et l'utilisation d'une carte PRESTO n'ont jamais été aussi faciles, grâce aux ajouts et améliorations apportés à PRESTO en 2018-2019.

Le lancement du partenariat entre PRESTO et les magasins Shoppers Drug Mart (ainsi que certains emplacements Loblaws sélectionnés) est terminé et 384 magasins à Toronto, dans la RGTH et à Ottawa vendent et rechargent maintenant les cartes PRESTO.

La livraison et l'installation de la deuxième génération d'appareils de rechargement libre-service et l'achèvement des travaux de génie civil pour l'installation des postes de péage compatibles avec PRESTO de la TTC ont eu lieu à chaque station de métro de la TTC. Des distributeurs de titres de transport ont également été déployés dans toutes les stations et entrées de la TTC. Ces appareils permettent aux clients d'acheter une carte PRESTO au comptant, ou par carte de crédit ou de débit, de charger des fonds ou un laissez-passer mensuel sur leur carte, et de vérifier le solde de leur carte ou l'historique des transactions.

[1] Ces totaux ne comprennent pas les correspondances, dont le total est de 4,5 millions pour l'année.

Nous avons lancé l'application mobile PRESTO pour iOS et Android, afin que les clients puissent gérer et charger leur carte PRESTO peu importe où ils se trouvent. Elle a été téléchargée plus de 400 000 fois. L'application permet à la plupart des propriétaires de téléphone Android pouvant communiquer en champ proche (CCP) de charger des fonds et des laissez-passer instantanément dans leur carte PRESTO. Les utilisateurs peuvent aussi vérifier leur solde, passer en revue leur historique de déplacement ou configurer le chargement et le renouvellement automatique.

L'achat et le chargement sont non seulement plus faciles, mais les nouvelles offres apportent plus de valeur aux détenteurs de carte PRESTO. Depuis le mois d'août 2018, les clients de la TTC qui ont une carte PRESTO peuvent présenter leur carte et se déplacer de manière illimitée dans n'importe quelle direction pendant deux heures avec un seul titre de transport. À la fin de 2018, PRESTO a terminé ses essais sur le terrain pour les billets PRESTO (soit des billets en papier à usage limité au sein de la TTC). Les billets PRESTO seront parfaits pour les voyageurs occasionnels, les touristes ou les clients qui ont oublié leur carte PRESTO.

Le nouveau programme PRESTO Avantages permettra aux détenteurs de carte de bénéficier de réductions sur certaines attractions sélectionnées, notamment : Musée royal de l'Ontario, l'Aquarium Ripley, vélopartage, LEGOLAND, AGO, le Temple de la renommée du hockey, Musée de l'Aga Khan, Toronto Rock Lacrosse Club et Salon international canadien de l'auto.

Nous poursuivons nos partenariats avec des événements d'envergure pour offrir des tarifs promotionnels pour des forfaits transport et billets. Tout au long de l'année, ces partenariats comprennent les événements suivants : Honda Indy, Royal Agricultural Winter Fair, défilé du père Noël de Toronto, Salon international canadien de l'auto et Salon des métiers d'arts. La Banque Scotia a lancé des cartes PRESTO Scotiabank Arena en édition limitée dans les stations de la TTC et les gares GO pour soutenir les matchs d'ouverture à domicile des Raptors et des Maple Leafs de Toronto. Ces cartes ont obtenu 60 millions d'impressions d'audience et généré 35 millions d'impressions d'audience payées.

Nous avons également établi des partenariats avec d'autres sociétés de transport. Metrolinx a collaboré avec VIA Rail pour offrir des correspondances entre les corridors afin que les passagers de Kitchener et de Niaraga qui ont utilisé les services de GO puissent accéder à un train de VIA à la gare Union. Des kiosques de vente de billets et d'information pour UP Express ont été installés dans les aérogares 1 et 3 de l'aéroport Pearson. Les ventes à ces kiosques sont en moyenne de 1 200 billets par semaine et génèrent des revenus hebdomadaires de plus de 14 000 $. Les déplacements vers et depuis une gare d'UP Express sont désormais beaucoup plus faciles grâce à un projet pilote de partenariat avec Uber et dans le cadre duquel des places de stationnement ont été réservées pour les véhicules Uber aux gares UP.

En mars 2019, Metrolinx a mis en œuvre le programme de déplacements gratuits pour les enfants après un projet pilote réussi sur la ligne de Barrie. Ce programme permet aux enfants de 12 ans et moins de voyager gratuitement pour tous les trajets au sein du réseau de transport en commun de GO Transit sans carte PRESTO. Les enfants peuvent voyager gratuitement; les animaux de compagnie aussi. En décembre 2018, le Conseil d'administration de Metrolinx a approuvé à l'unanimité les modifications relatives à la politique sur les animaux de compagnie pour que les clients puissent se déplacer avec leurs animaux à bord des trains et autobus de GO hors des heures de pointe.

Nous avons facilité les déplacements des clients grâce à de nouvelles annonces bilingues, à bord des trains et autobus de GO et à l'application « Où est mon autobus ? ». Cette dernière permet aux clients de vérifier l'état de leur autobus en temps réel;

ils en sont satisfaits! Les sondages menés par des tiers indépendants durant l'exercice financier ont donné les résultats suivants :

- Satisfaction globale à l'égard de GO Transit – 73 %
- Satisfaction globale à l'égard du service de train de GO Transit – 76 %
- Satisfaction globale à l'égard du service d'autobus de GO Transit – 76 %
- Satisfaction globale à l'égard d'UP Express – 86 %
- Satisfaction à l'égard de PRESTO – 80 %

[2] Des sondages sur la satisfaction globale des clients en ce qui concerne GO Transit et ses services de train et d'autobus ont été menés en février 2019. Un sondage sur la satisfaction de la clientèle de PRESTO a été mené en septembre 2018 et un sondage sur la satisfaction de la clientèle d'UP Express a été mené à l'été 2018.

ICR de la Charte du client de GO et d'UP						
Promesse	Marque du service	Critère	Objectif	Depuis le début de l'exercice 2018-2019		Exercice 2017-2018
Faire de notre mieux pour être à l'heure.	**GO**	95 % des ***trains*** respecteront leur horaire, à 5 minutes près.	95 %	**91,5 %**	Pas encore atteint	95 %
		96 % des ***autobus*** respecteront leur horaire, à 15 minutes près.	96 %	**95 %**	Pas encore atteint	95 %
	UP	98 % des trains respecteront leur horaire, à 5 minutes près.	98 %	**95,7 %**	Pas encore atteint	NOUVEAU
Toujours prendre votre sécurité au sérieux.	**GO**	Nous recevrons au plus 30 plaintes concernant la sécurité pour un million d'embarquements.	30 ou moins	**24,4**	✓	28
	UP	Nous recevrons au plus 2 plaintes concernant la sécurité pour 100 000 embarquements.	2 ou moins	**0,3**	✓	NOUVEAU pour 2019
Vous tenir au courant.	**GO**	Nous recevrons au plus 30 plaintes concernant la communication de l'état du service pour un million d'embarquements.	30 ou moins	**17,5**	✓	16
	UP	Nous recevrons au plus 4 plaintes concernant la communication de l'état du service pour 100 000 embarquements.	4 ou moins	**2,2**	✓	NOUVEAU pour 2019
Vous assurer un service en tout confort.	**GO**	Nous recevrons au plus 30 plaintes concernant le confort dans les gares et les trains pour un million d'embarquements.	30 ou moins	**35,8**	Pas encore atteint	28
	UP	Nous recevrons au plus 1 plainte concernant le confort dans les gares et les trains pour 100 000 embarquements.	1 ou moins	**0,8**	✓	NOUVEAU pour 2019
Vous servir rapidement et avec courtoisie.	**GO**	Nous veillerons à répondre à 80 % de tous les appels en 20 secondes ou moins.	80 % ou plus	**78,7 %**	Pas encore atteint	97 %
	UP	Nous veillerons à répondre à 80 % de tous les appels en 20 secondes ou moins.	80 % ou plus	**95,4 %**	✓	NOUVEAU pour 2019

Nous ne voulons pas que satisfaire nos passagers habituels. Metrolinx considère qu'il est important que les communautés environnantes se sentent respectées et bien servies et qu'elles croient en nos plans. Pour tenir cet engagement, nous avons poursuivi nos initiatives de sensibilisation tout au long de l'exercice financier. Nous avons lancé le programme « Le transport en commun dans votre communauté », qui vise à sensibiliser et à éduquer le public dans les écoles.

Grâce à notre programme phare Avantages pour la communauté, nous avons continué à collaborer avec plusieurs communautés le long des corridors de TLR. Metrolinx s'est engagée à inclure un cadre d'avantages pour la communauté en partenariat avec le Toronto Community Benefits Network (TCBN) pour les projets de TLR le long des avenues Finch et Eglinton, en commençant par le projet Eglinton Crosstown. L'objectif du programme Avantages pour la communauté est d'offrir des occasions et d'autres avantages pour les résidents (p. ex., des pratiques d'embauche équitables, de la formation, du perfectionnement pour les apprentis, des occasions d'approvisionnement auprès des fournisseurs et organisme sociaux locaux, dans la mesure du possible). Nous travaillons pour atteindre un objectif commun voulant que 10 % de toutes les heures de travail de métier ou d'artisan pour un projet donné soient réalisées par des personnes provenant de communautés historiquement désavantagées et de groupes aspirant à l'égalité. Jusqu'à maintenant, 254 apprentis et compagnons d'apprentissage et travailleurs occupant des postes professionnels, administratifs et techniques ont été embauchés dans le cadre du projet Crosstown. En outre, 5,4 millions de dollars au total ont été dépensés au sein des entreprises locales le long d'Eglinton Avenue et 485 698 $ ont été dépensés au sein d'entreprises sociales.

Nous avons lancé le projet pilote Adoptez-une-gare à la gare GO d'Agincourt. Ce programme est conçu pour générer un sentiment de fierté et de communauté, ainsi que démontrer un esprit de collaboration et de partenariat avec les communautés locales.

Notre toute première assemblée publique régionale a eu lieu en mars 2019, à Kitchener. Notre équipe de la haute direction a tenu quatre réunions publiques au siège social de Metrolinx à Toronto. Il était possible d'assister à toutes les réunions en ligne en posant des questions et en regardant la transmission en direct par webdiffusion.

En tout, nous avons organisé 237 réunions publiques et 1 233 séances d'information avec les intervenants, ainsi que traité 12 177 articles de correspondance, envoyé 867 publipostages électroniques et participé à 711 455 interactions de sensibilisation à domicile avec les résidents et les membres de la communauté.

Gouvernance

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

Le Conseil d'administration 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.

En décembre 2018, la Loi sur Metrolinx a été modifiée de manière à orienter le mandat de l'agence vers la prestation de services de transport en commun à l'échelle régionale et l'excellence en matière de service. Ces modifications ont également élargi le secteur de transport régional de Metrolinx au sein de la région élargie du Golden Horseshoe, modifié la portée, l'élaboration et le processus d'examen, de modification et d'approbation du Plan de transport régional (PTR), ainsi que précisé davantage les objectifs, les pouvoirs et les responsabilités de l'agence.
Le Conseil d'administration de Metrolinx comprend jusqu'à 15 membres issus de plusieurs communautés de la région élargie du Golden Horseshoe. Ils sont nommés par décret en vertu de la Loi de 2006 sur Metrolinx.

Il y avait également plusieurs membres dont le mandat devait se terminer lors de l'exercice financier 2018-2019.

Membres du Conseil en fonction durant l'exercice financier 2018-2019

J. Robert S. Prichard, président
Siège du 14 mai 2009 au 12 juillet 2018

Upkar Arora
Siège du 8 septembre 2015 au 7 septembre 2018

Rahul Bhardwaj
Siège du 14 mai 2009 au 12 janvier 2019

Bill Fisch
Siège du 30 septembre 2015 au 29 septembre 2018

Marianne McKenna
Siège du 18 juillet 2012 au 31 décembre 2018

Rose M. Patten
Siège du 14 mai 2009 au 12 janvier 2019

Bonnie Patterson
Siège du 18 juillet 2012 au 31 décembre 2018

Howard Shearer
Siège du 18 juillet 2012 au 31 décembre 2018

Carl Zehr
Siège du 8 septembre 2015 au 7 septembre 2018

Sharleen Stewart
Siège du 4 octobre 2017 au 10 janvier 2019

Membres du Conseil actuels

Donald Wright, président
Siège du 13 août 2018 au 12 août 2019

Bryan Davies, vice-président
Siège du 8 septembre 2016 à novembre 2020 et nommé vice-président en novembre 2017

Katherine Bardswick
Siège du 5 avril 2017 au 4 avril 2020

Janet Ecker
Siège du 31 octobre 2012 au 30 octobre 2019

Luigi Ferrara
Siège du 17 janvier 2019 au 16 janvier 2022

Anne Golden
Siège du 14 avril 2017 au 14 avril 2020

Michael Kraljevic
Siège du 17 janvier 2019 au 16 janvier 2022

Emily Moore
Siège du 17 janvier 2019 au 16 janvier 2022

Reg Pearson
Siège du 14 février 2019 au 13 février 2022

Robert Poirier
Siège du 17 janvier 2019 au 16 janvier 2022

Clio Straram
Siège du 17 janvier 2019 au 16 janvier 2022

Paul Tsaparis
Siège du 17 janvier 2019 au 16 janvier 2022

Phil Verster, président et chef de la direction
Siège du 2 octobre 2017 au 1er octobre 2020

La rémunération totale du Conseil d'administration du 1er avril 2018 au 31 mars 2019 était de 198 416,74 dollars.

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 pour l'exercice. La perte nette de 15,3 M$ de l'exercice clos le 31 mars 2019 est inférieure à la perte réelle de 23,3 M$ de l'exercice 2017-2018 et à la perte prévisionnelle de 20182019, qui avait été établie à 42,8 M$.

Le tableau ci-après résume, sur une base consolidée, les produits, les charges d'exploitation et l'achalandage enregistrés par Metrolinx pour l'exercice 2018-2019 et pour les trois exercices précédents ainsi que les prévisions pour 2018-2019.

Sommaire des résultats de l'agence *(chiffres arrondis au millier près)*	**2015-16** **Réels**	**2016-17** **Réels**	**2017-18** **Réels**	**2018-19** **Réels**	**2018-19** **Réels**
Charges d'exploitation	776 094 000	849 735 000	994 532 000	1 156 399 000	1 148 225 000
Produits tarifaires	479 473 000	519 899 000	540 989 000	566 663 000	537 989 000
Produits non tarifaires	45 326 000	52 143 000	64 688 000	95 383 000	102 134 000
Achalandage	66 590 000	70 232 000	72 374 000	76 225 000	73 967 000

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 2016 (exercice 2015-2016), le 31 mars 2017 (exercice 2016-2017), le 31 mars 2018 (exercice 2017-2018) et le 31 mars 2019 (exercice 2018-2019).

Données financières (chiffres arrondis au millier près)	2015-16 Réels	2016-17 Réels	2017-18 Réels	2018-19 Réels	2018-19 Prévus	2018-19 Écart
Produits						
Produits tarifaires	479 473 000	519 899 000	540 989 000	566 663 000	537 989 000	28,674,000
Produits non tarifaires	45 326 000	52 143 000	64 688 000	95 383 000	102 134 000	(6 751 000)
Apports provinciaux	233 829 000	262 834 000	341 309 000	478 135 000	467 043 000	11 092 000
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	453 057 000	520 871 000	616 494 000	700 977 000	684 268 000	16 709 000
Profit (perte) à la cession d'immobilisations	(72 000)	(376 000)	19 837 000	(536 000)	-	(536 000)
Total des produits	**1 211 613 000**	**1 355 370 000**	**1 583 317 000**	**1 840 622 000**	**1 791 434 000**	**49 188 000**
Charges						
Fournitures et services	81 469 000	88 746 000	97 112 000	177 074 000	127 766 000	49 308 000
Entretien du matériel	90 847 000	99 944 000	118 192 000	117 855 000	128 738 000	(10 883 000)
Installations et voies	107 519 000	129,897,000	146 002 000	168 967 000	177 745 000	(8 778 000)
	273 342,000	282 963 000	318 656 000	336 167 000	334 405 000	1 762 000
Exploitation	222 918 000	248 185 000	314 570 000	356 336 000	379,571,000	(23 235 000)
Amortissement des immobilisations	456 685 000	521 815 000	611 795 000	699 248 000	685 657 000	13 591 000
Amortissement de l'actif au titre du bail à long terme	327 000	327 000	327 000	327 000	327 000	-
Total des charges	**1 233 107 000**	**1 371 877 000**	**1 606 654 000**	**1 855 974 000**	**1 834 209 000**	**21 765 000**
Perte nette	**(21 494 000)**	**(16 507 000)**	**(23 337 000)**	**(15 352 000)**	**(42 775 000)**	**27 423 000**

Note :
Les chiffres peuvent ne pas s'additionner en raison de l'arrondissement.
* Les données réelles tiennent compte des obligations à long terme comptabilisées au titre des avantages postérieurs à l'emploi, qui ne sont pas capitalisés.

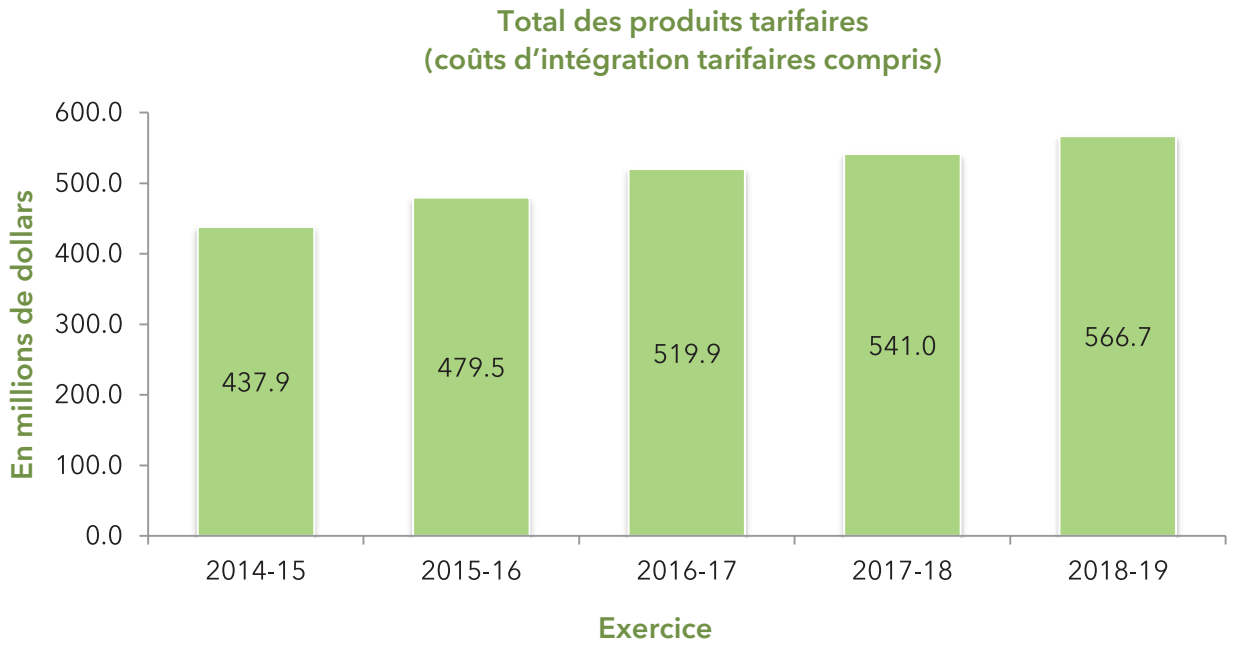
Produits

Produits tarifaires

Les produits tarifaires de Metrolinx pour 2018-2019, qui sont générés par les services de transport en commun, notamment les services d'autobus et de train, ont augmenté pour s'établir à 566,7 M$, comparativement à 541,0 M$ pour l'exercice précédent. Les produits tarifaires ont augmenté de 25,7 M$, ou 4,8 %, pour plusieurs raisons : un accroissement de 13,9 % de la capacité de service ayant donné lieu à l'augmentation du service des trains GO. Près de 300 trajets hebdomadaires et 10 trajets aux heures de pointe ont été ajoutés sur le corridor ferroviaire de Kitchener GO et 30 trajets en période de pointe ont été prolongés. L'augmentation des produits est également attribuable à l'achalandage des trains UP Express, qui s'est accru de 14,1 %. En outre, 14 trajets hebdomadaires ont été ajoutés au service UP Express et les heures de service ont été prolongées.

L'achalandage a aussi été touché par plusieurs nouvelles mesures d'intégration tarifaire. Un nouveau rabais PRESTO pour trajets combinés entre GO/UP Express et la TTC a été ajouté en janvier 2018 et est offert aux usagers qui utilisent leur carte PRESTO pour des déplacements combinant GO ou UP Express et la TTC. De plus, les tarifs GO ont été réduits pour les trajets de courte distance et les trajets GO de moins de 10 km, approximativement, ont été réduits à 3,70 $ pour les usagers utilisant la carte PRESTO.

Le total des coûts d'intégration tarifaire découlant des rabais pour trajets combinés s'élève à 21,0 M$. Les produits réels de l'exercice ont été supérieurs de 28,7 M$, ou 5,3 %, à ceux prévus au budget. Au cours des cinq exercices de 2014-2015 à 2018-2019, les produits tarifaires ont augmenté à un taux annuel composé de 5,3 %.



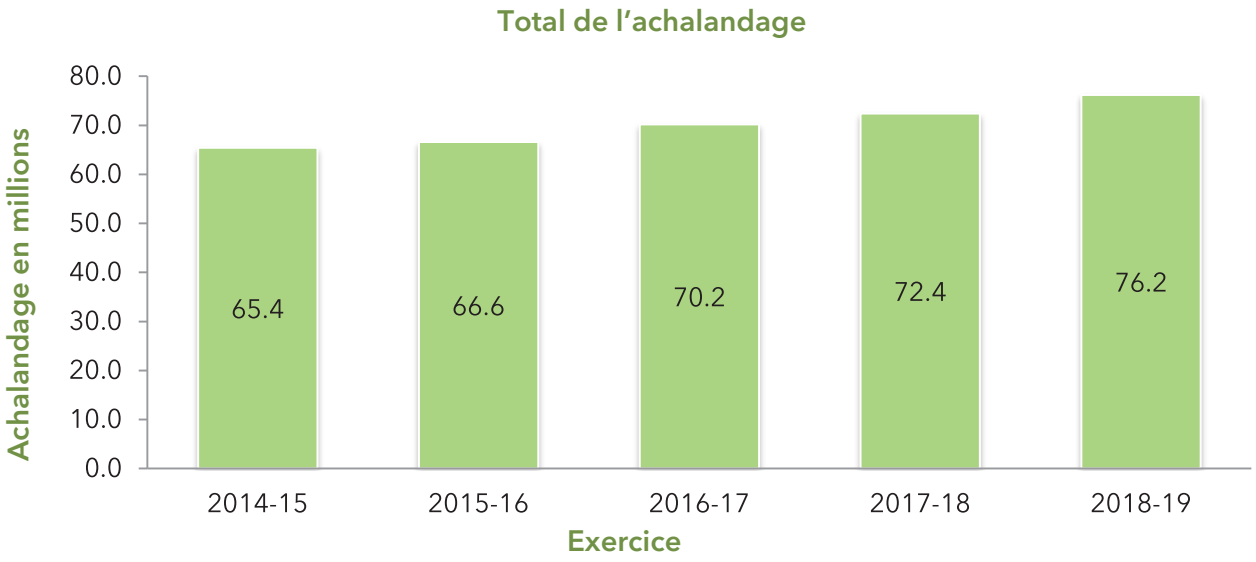
Achalandage

Pour Metrolinx, l'achalandage représente l'utilisation des trains GO et UP et des autobus GO dans l'ensemble de la région. L'achalandage d'un exercice à l'autre a augmenté, passant de 72,4 millions pour 2017-2018 à 76,2 millions pour 20182019, ce qui représente une hausse de 3,8 millions ou de 5,3 %. Cette croissance encourageante se reflète aussi dans l'augmentation des produits tarifaires.

Au cours du dernier exercice, Metrolinx a annoncé plusieurs améliorations pour les usagers des trains GO, notamment les suivantes :

- ajout d'un service ferroviaire GO en semaine entre Niagara et StCatharines;
- bonification de l'offre de trains GO dans les corridors ferroviaires de Lakeshore East et de Kitchener;
- bonification de l'offre de trains GO en période hors pointe dans les corridors ferroviaires de Barrie, Stouffville, Lakeshore West et Lakeshore East;
- implantation de rabais pour trajets combinés pour les clients qui utilisent GOTransit/UP Express et la TTC dans un même trajet;
- lancement de la période de correspondance de deux heures pour les clients de la TTC qui utilisent PRESTO : ils ont la possibilité de faire un nombre illimité de trajets dans n'importe quelle direction, pendant une période de deux heures.

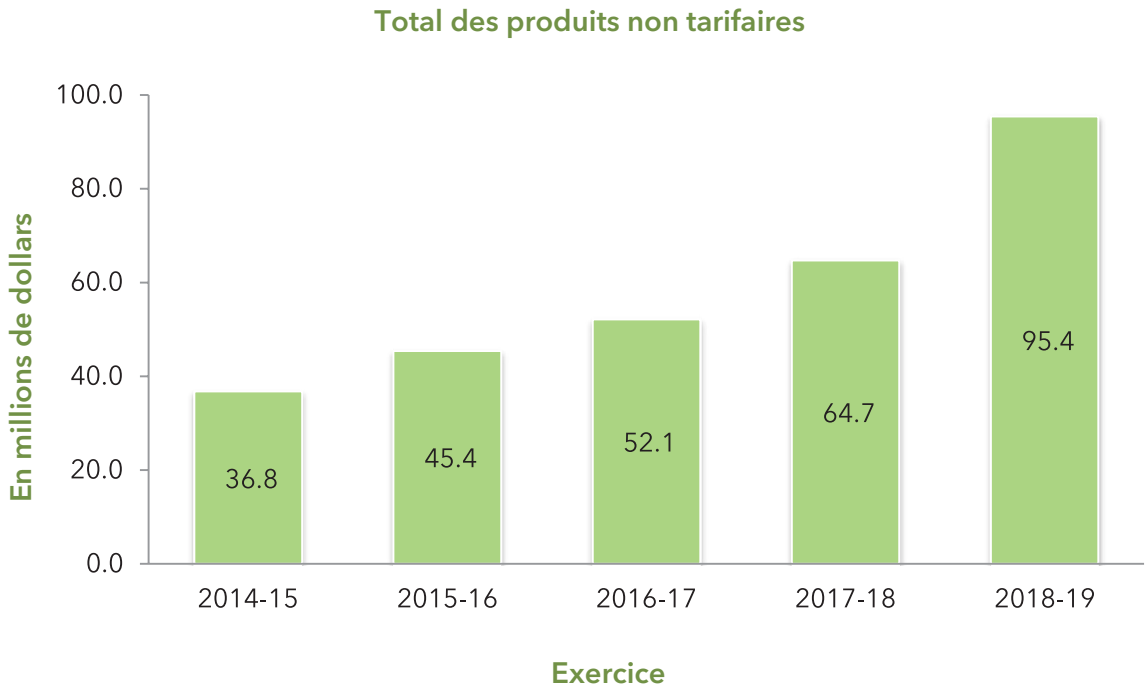
Metrolinx continue de travailler avec plusieurs organismes professionnels et partenaires du secteur afin de se tenir au courant des changements dans les conditions économiques et démographiques et de comprendre comment les changements attendus pourraient influer sur la demande et la performance des réseaux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



Au cours des cinq exercices allant de 2014-2015 à 2018-2019, l'achalandage a augmenté au taux annuel composé de 3,1 %.

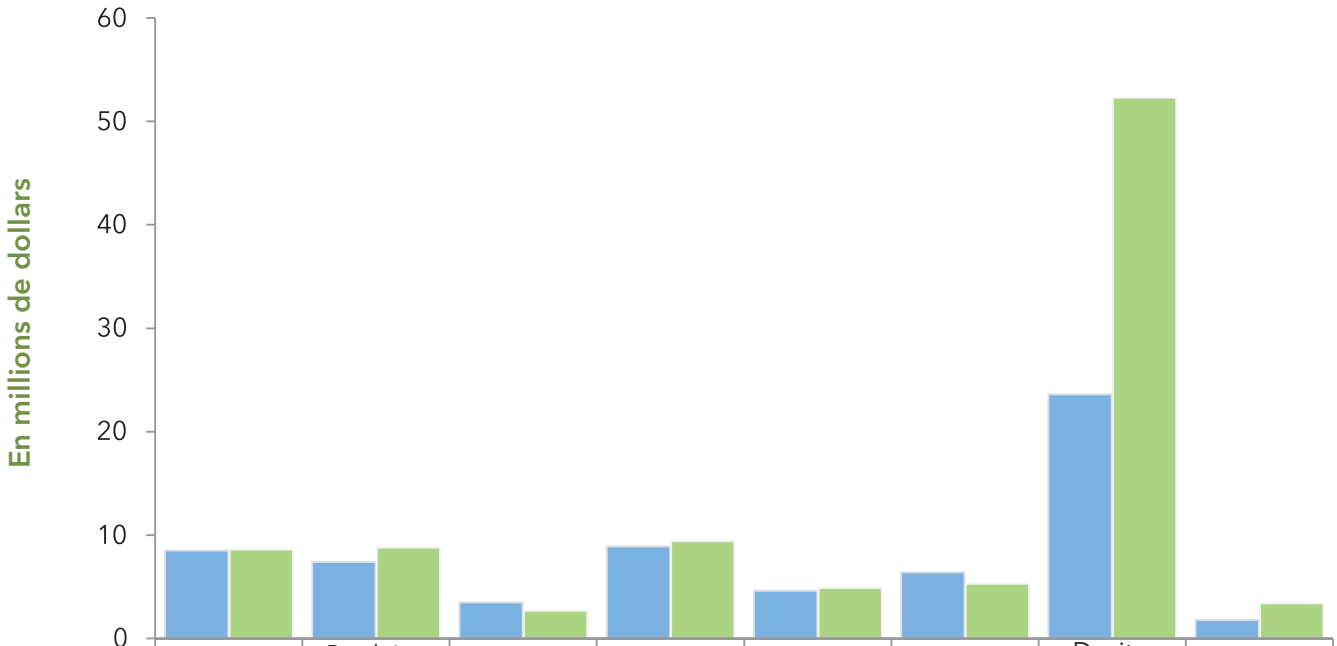
Les produits non tarifaires représentent les produits tirés des partenariats et de la publicité, les droits perçus auprès de la TTC et d'autres fournisseurs de transport en commun pour l'emploi du système PRESTO, les droits d'accès aux corridors et les produits tirés de la location d'espaces commerciaux.

Le graphique ci-après illustre l'évolution des produits non tarifaires de 2014-2015 à 20182019. Pour 2018-2019, les produits non tarifaires s'élèvent à 95,4 M$ (exclusion faite des profits ou des pertes à la vente d'immobilisations), contre 64,7 M$ pour 2017-2018, ce qui représente une hausse de 30,7 M$ ou 47,4 %.



Pendant les cinq exercices de 2014-2015 à 2018-2019, les produits non tarifaires ont augmenté à un taux annuel composé de 21,0 %. Le graphique ciaprès donne la ventilation des produits non tarifaires pour les exercices clos les 31 mars 2018 et 2019.

Total des produits non tarifaires



	Publicité	Produits d'intérêts et revenus de placement	Espaces commerciaux	Droits d'accès aux voies	Stationnement réservés	Produits tirés des partenaires	Droits d'utilisation du système PRESTO	Autres
2017-18	$8.5	7.4	3.5	8.9	4.6	6.4	23.6	1.8
2018-19	$8.6	8.8	2.7	9.4	4.9	5.3	52.3	3.4

La hausse des produits tarifaires de l'exercice considérée s'explique d'abord et avant tout par les droits d'utilisation du système PRESTO qui sont passés de 23,6 M$ en 2017-2018 à 52,3 M$ en 20182019, soit une hausse de 28,7 M$ ou 121,6 %. La hausse des droits d'utilisation est surtout attribuable à l'accroissement de l'utilisation de la carte PRESTO, à la période de correspondance de deux heures maintenant offerte, à la transition de la Metropass de la TTC à la carte PRESTO, sur une base mensuelle et annuelle et au lancement du partenariat entre PRESTO et Shoppers Drug Mart.

Les produits non tarifaires tirés des partenariats proviennent de plusieurs sociétés partenaires du secteur privé, notamment des secteurs des services financiers, de l'information et des technologies, de l'électronique grand public et de la vente d'aliments au détail. Les produits tirés des partenariats sont passés de 6,4 M$ en 2017-2018 à 5,3 M$ en 2018-2019, pour une baisse de 1,1 M$. Nous nous attendons à une croissance de ces produits non tarifaires à mesure que nous augmenterons les services et la capacité de nos infrastructures, notamment en ouvrant de nouvelles gares.

Les produits d'intérêts et revenus de placement sont passés de 7,4 M$ en 2017-2018 à 8,8 M$ en 2018-2019, une hausse de 1,4 M$ ou 18,9 %, qui découle de l'accroissement des taux d'intérêt et de l'augmentation du solde bancaire du porte-monnaie électronique PRESTO attribuable à la montée des produits des commissions.

Metrolinx est propriétaire de la plupart des corridors de transport ferroviaire qu'elle utilise et qu'elle partage avec ses partenaires, entre autres, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le « CN ») et le Chemin de fer Canadien Pacifique (le « CP »). Les partenaires ferroviaires paient des droits d'accès aux corridors appartenant à Metrolinx, droits qui couvrent les coûts de signalisation, d'aiguillage et de communication. Les droits d'accès aux voies ont crû de 0,5 M$, ou 5,6 %, passant de 8,9 M$ en 2017-2018 à 9,4 M$ en 20182019.

Financement public

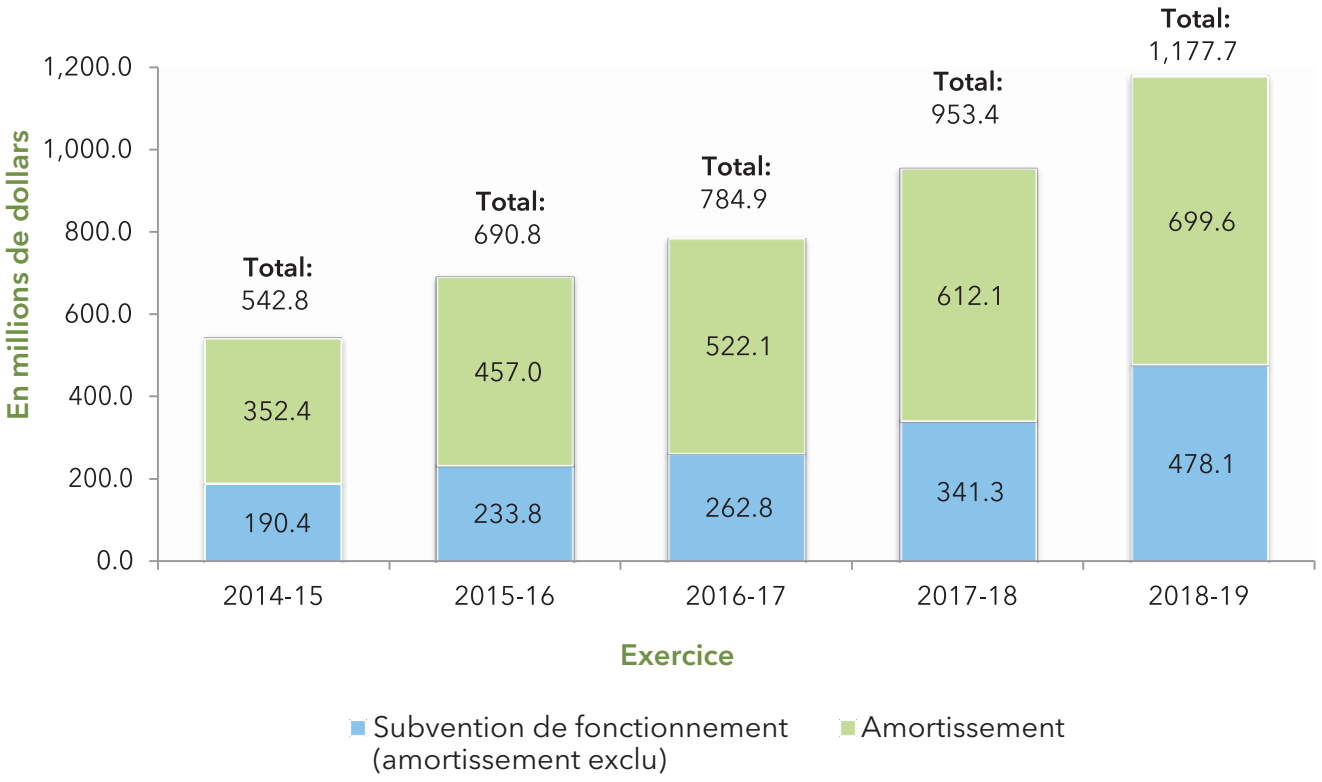
Subvention de fonctionnement

Metrolinx a reçu environ 478,1 M$ de la Province de l'Ontario (la « Province ») sous forme de subvention de fonctionnement, soit une hausse d'environ 136,8 M$, ou 40,1 %, par rapport à 2017-2018. Depuis 2014-2015, la subvention de fonctionnement versée par la Province s'est accrue chaque année au taux annuel composé de 20,2 %. Aucune subvention de fonctionnement municipale ou fédérale n'a été reçue au cours des cinq derniers exercices. La subvention de fonctionnement sert à financer plusieurs engagements pris dans le cadre du Plan de transport régional (« PTR »).

Une part importante de l'augmentation des subventions a servi à financer les hausses des charges notamment les suivantes : les charges liées aux fournitures et services qui ont grimpé de 80,0 M$ pour s'établir à 177,1 M$ et l'exploitation des trains et des autobus qui ont crû de 41,8 M$ pour se chiffrer à 356,3 M$.

L'amortissement a été intégralement pris en charge par la Province. La charge d'amortissement de l'exercice s'élève à 699,6 M$, soit 13,6 M$ de plus que les 686,0 M$ prévus au budget.

Subvention de fonctionnement et amortissement



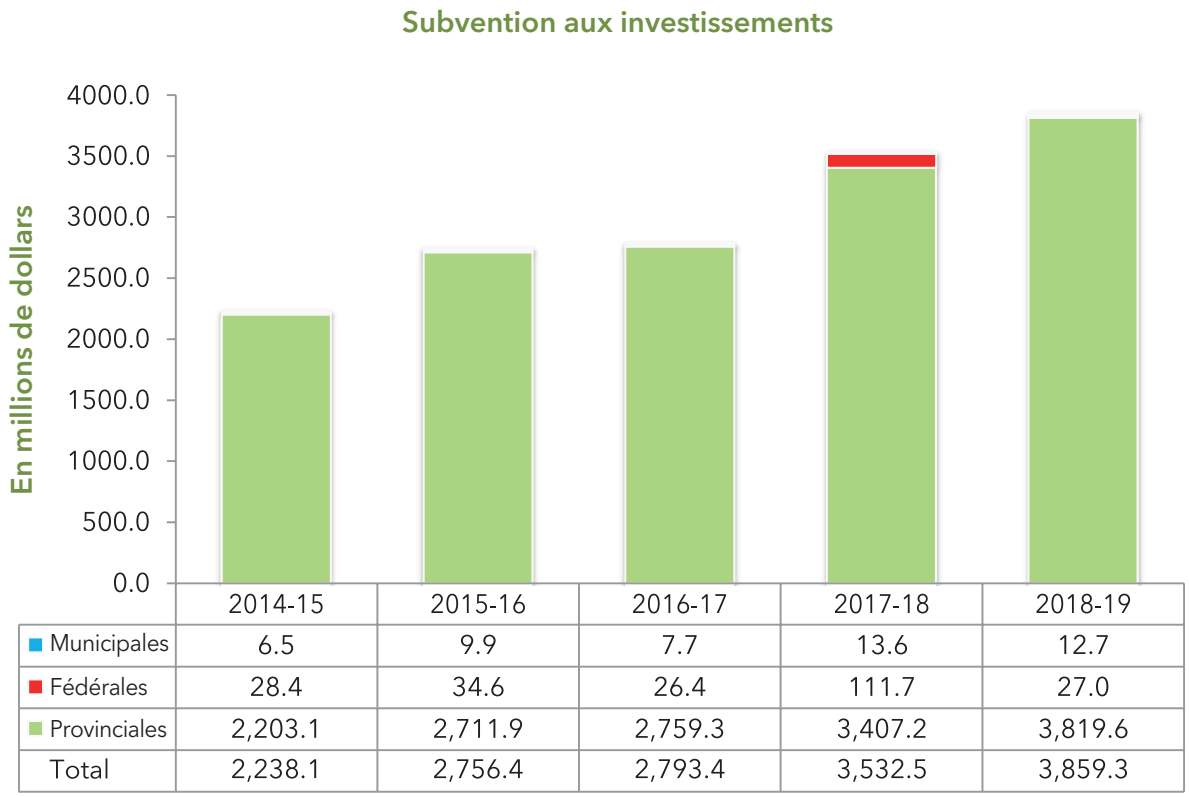
Subventions aux investissements

Les subventions aux investissements sont passées de 3 532,5 M$ en 2017-2018 à 3 859,3 M$ en 2018-2019, soit une hausse de 326,8 M$. Le financement versé par la Province de l'Ontario a totalisé 3 819,6 M$ pour 2018-2019. Metrolinx a aussi reçu du financement d'un montant de 27,0 M$ du gouvernement fédéral et de 12,7 M$ d'administrations municipales pour les investissements.

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

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

Le financement fédéral a fléchi, passant de 111,7 M$ l'an dernier à 27,0 M$. Cette baisse s'explique d'abord et avant tout par l'obtention, au cours de l'exercice précédent, de financement fédéral provenant de PPP Canada pour la construction du centre de maintenance ferroviaire de Whitby.



	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
Municipales	6.5	9.9	7.7	13.6	12.7
Fédérales	28.4	34.6	26.4	111.7	27.0
Provinciales	2,203.1	2,711.9	2,759.3	3,407.2	3,819.6
Total	2,238.1	2,756.4	2,793.4	3,532.5	3,859.3

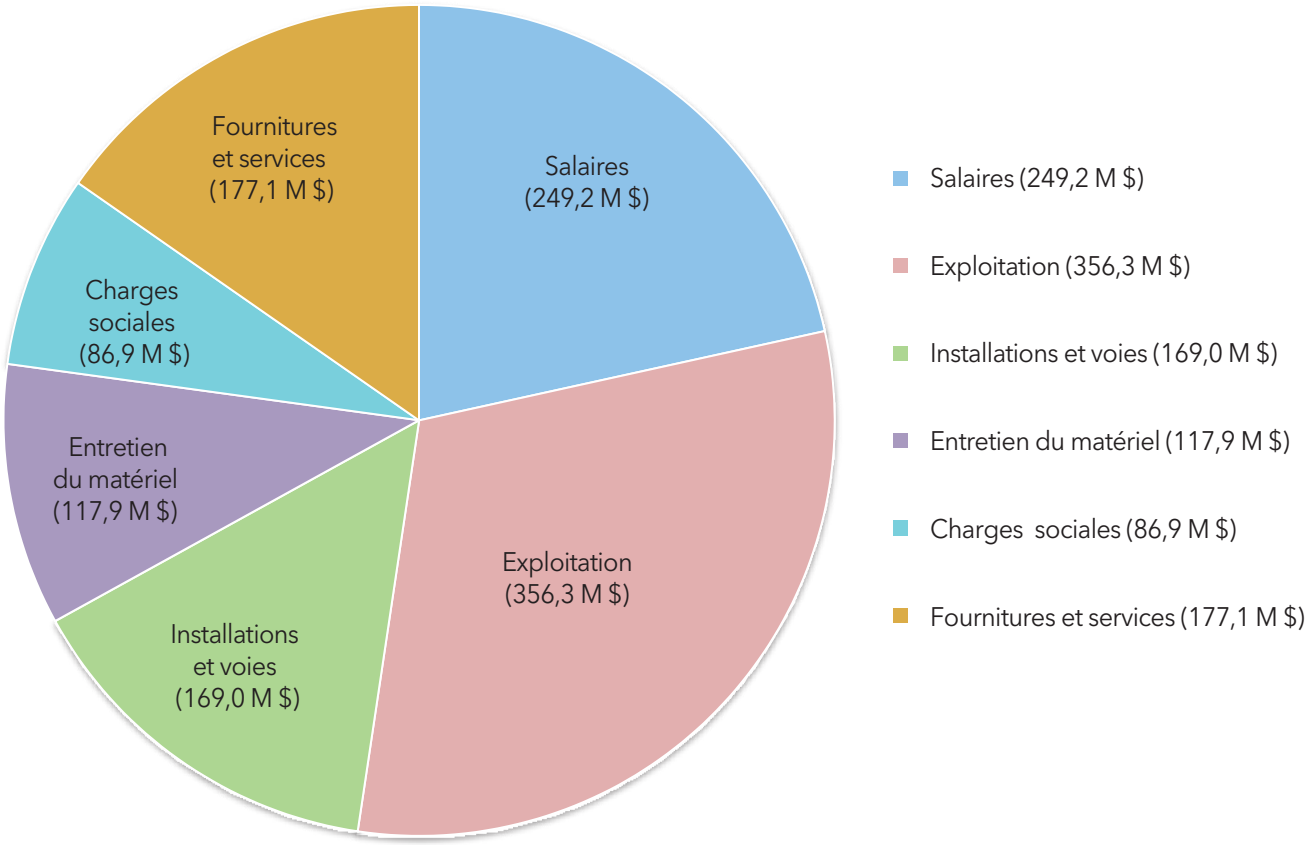
Charges d'exploitation et dépenses d'investissement

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation, avant amortissement, se chiffrent à 1 156,4 M$ pour l'exercice, soit 8,2 M$, ou 0,7 %, de plus que les charges de 1 148,2 M$ prévues au budget. La hausse s'explique essentiellement par l'accroissement d'environ 49,3 M$ lié aux fournitures et services, neutralisé par des baisses des charges liées au matériel et à l'entretien de 10,9 M$, des charges liées aux installations et voies d'environ 8,8 M$ et des charges d'exploitation des trains et des autobus d'environ 23,2 M$.

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

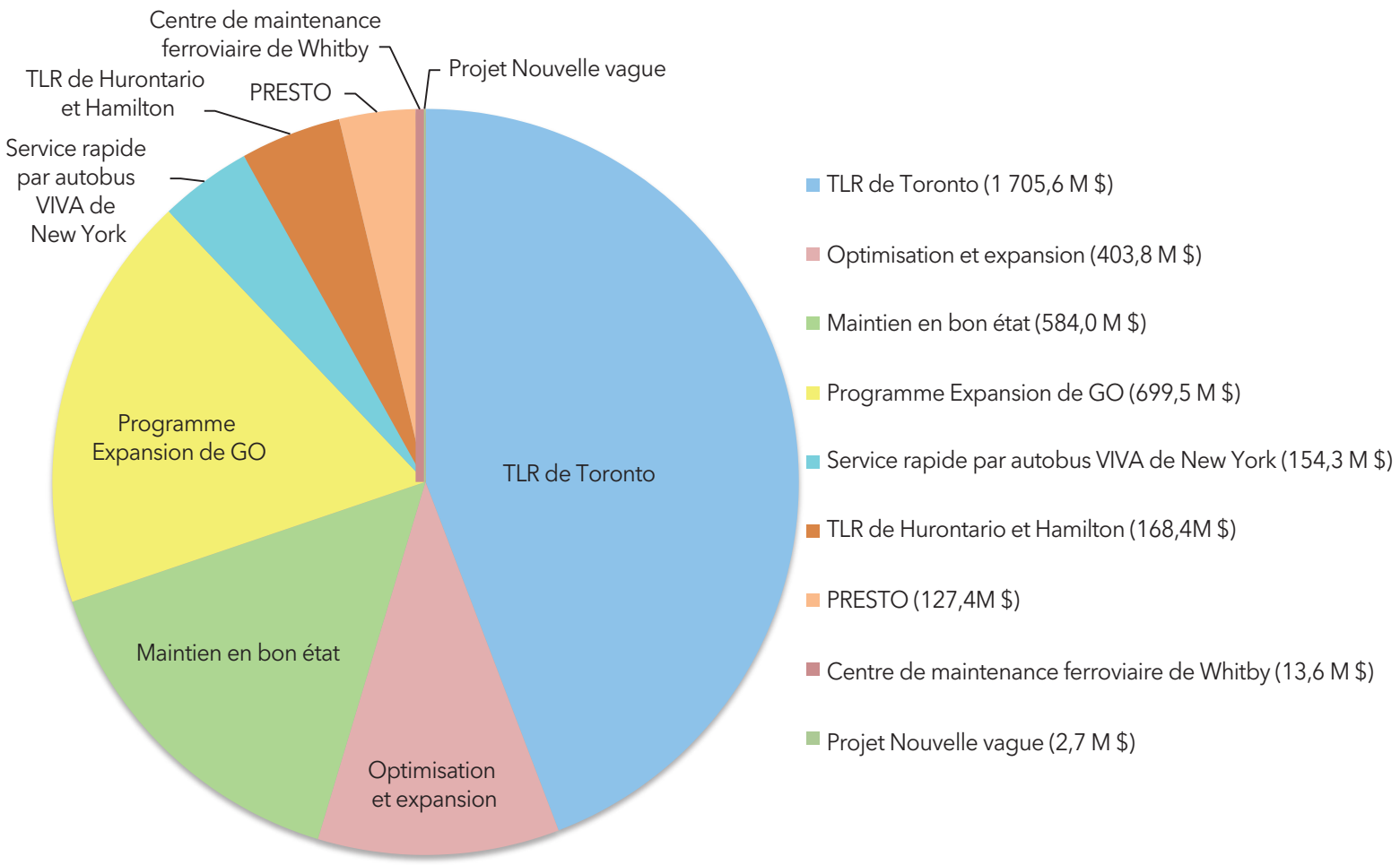
Charges d'exploitation par catégorie



Dépenses d'investissement

En 2018-2019, Metrolinx a poursuivi son action dans le cadre de la priorité que s'est donnée la Province d'accroître considérablement les investissements dans l'infrastructure de transport en commun. Au cours de l'exercice, des projets d'investissement d'envergure comme la mise en œuvre du programme Expansion et optimisation de GO, 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 au titre du programme de maintien en bon état des infrastructures existantes et d'amélioration de la sécurité et de la fiabilité (le « programme de maintien en bon état »). Pour 2018-2019, les dépenses d'investissement totalisent 3 859,3 M$.

Charges d'exploitation par catégorie



Dépenses d'investissement – prévues et réelles

Metrolinx poursuit un programme d'envergure en croissance qui comprend des projets distinctifs tels que le programme Expansion de GO, le service de TLR Eglinton Crosstown, le TLR Finch West, le TLR Hurontario, le TLR Hamilton et le service rapide par autobus VIVA de York. Pour 2018-2019, les dépenses d'investissement de Metrolinx s'élèvent à 3 859,3 M$, soit 344,9 M$ de moins que le financement disponible de 4 204,2 M$.

Le programme Expansion de GO résulte directement de l'engagement de la Province de transformer le réseau ferroviaire GO Transit. Les dépenses d'investissement liées au programme Expansion de GO sont estimées à 13,5 G$ (en dollars de 2014). Les fonds alloués pour le programme Expansion de GO sont ceux qui ont été le moins utilisés cet exercice puisque le programme poursuit la mise en œuvre d'une stratégie d'approvisionnement approuvée par le conseil d'administration de Metrolinx en juin 2016, stratégie qui mise davantage sur les méthodes de PPP. Cette approche devrait se traduire par des délais de livraison semblables; cependant, la préparation et l'exécution de l'étape d'approvisionnement requièrent davantage de temps, certaines dépenses prévues pour la conception et la construction étant reportées aux exercices ultérieurs.

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

Le portefeuille d'expansion et d'optimisation reflète également une sous-utilisation des fonds en ce qui concerne d'autres projets, notamment en raison des retards d'acquisition de propriétés liée au programme Expansion de GO et des retards des travaux préliminaires de la DMF à la gare de Cooksville, du terminus d'autobus de Kipling et du nivellement de Lakeshore East.

Le programme de maintien en bon état vise les actifs dont la réparation, l'entretien et la réhabilitation sont régulièrement prévus. Les dépenses réelles de 584,0 M$ sont inférieures d'environ 163,0 M$ aux prévisions. Afin de respecter davantage les cibles de dépenses, un examen plus poussé des plans des immobilisations est effectué pour s'assurer que les projets du programme de maintien en bon état soient menés à bien à plus ou moins 3 % de leurs cibles pour 2018-2019. L'accent est également mis sur l'amélioration de la qualité des données et sur la communication de l'information sur les contrats et sur le détail des coûts.

Plusieurs améliorations ont été apportées à PRESTO, notamment la livraison et l'installation de terminaux de rechargement en libre-service de deuxième génération, l'achèvement des travaux en lien avec l'installation des portes automatisées de la TTC activées par la carte PRESTO et le lancement de l'application mobile PRESTO pour IOS et Android.

Dépenses d'investissement par catégorie (en millions de dollars)	2018-19 Réels	2018-19 Prévu – Données révisées	2018-19 Écart
GO – Expansion et optimisation	403.8	736.0	(332.2)
Maintien en bon état	584.0	747.0	(163.0)
GO – Centre de maintenance ferroviaire de Whitby	13.6	3.2	10.4
Programme Expansion de GO	699.5	674.3	25.2
Transport en commun rapide – Service rapide par autobus VIVA de York	154.3	273.3	(119.0)
Transport en commun rapide – TLR de Toronto	1,705.6	1,433.6	272.0
Transport en commun rapide – Hamilton	72.4	96.8	(24.4)
Transport en commun rapide – Hurontario	96.0	94.8	1.2
Projets Nouvelle vague	2.7	10.6	(7.9)
PRESTO	127.4	134.6	(7.2)
Produits	**3 859.3**	**4 204.2**	**(344.9)**

Gestion des risques d'entreprise

Metrolinx continue d'améliorer son programme de gestion des risques d'entreprise afin de s'assurer de respecter l'exigence imposée par le gouvernement de l'Ontario à tous les organismes provinciaux quant à l'utilisation d'une approche fondée sur une bonne connaissance des risques aux fins de la gestion des activités. Le processus d'identification, d'évaluation, de gestion, de surveillance et de présentation des risques est essentiel à l'atteinte continue des objectifs stratégiques. Dans le cadre de son examen mensuel, Metrolinx passe en revue tous les risques avec l'équipe de haute direction et, chaque trimestre, avec le comité de gestion des risques et des finances d'audit du Conseil. Tout d'abord, les risques sont identifiés et évalués pour chaque unité d'exploitation et projet et ensuite le processus de gouvernance des risques de l'unité en question est effectué et analysé par l'équipe de leadership, avant qu'il ne le soit par l'équipe de haute direction. Notre équipe de haute direction examine tous les risques assortis d'une note supérieure à 10 à des fins de sécurité et tous les risques assortis d'une note supérieure à 20, en ce qui a trait aux autres types d'incidence, et ce, afin d'assurer que les plans de limitation des risques adéquats soient en place.

En 2018-2019, Metrolinx a fait l'objet d'un examen externe portant sur l'avancement du programme de gestion des risques d'entreprise et les résultats de cet examen ont été présentés au comité de gestion des risques et des finances et d'audit du Conseil en février 2019. L'examen a dévoilé que Metrolinx avait réalisé des améliorations dans tous les aspects évalués, notamment la gouvernance, l'identification et l'évaluation des risques, la réponse et le plan d'action et la présentation des risques.

Principaux points positifs :

- organisation et gouvernance : concertation entre le conseil et la direction.
- culture de la performance et du risque : solide culture de la sécurité.

Principales opportunités :

- appétit pour le risque : mettre au point et communiquer un cadre officiel de l'appétit pour le risque.
- modélisation des risques et analyse : établir des indicateurs de risque clés, à commencer par les principaux risques, et assurer un suivi régulier.

À la lumière de cet examen, Metrolinx a élaboré un nouveau plan biennal pour améliorer davantage le programme de gestion du risque d'entreprise et s'assurer d'être suffisamment outillé pour identifier les risques dans le contexte actuel et futur.

Metrolinx continue de présenter et de surveiller mensuellement ses principaux risques à l'équipe de haute direction. Le modèle de rapport sur les risques cible les principaux risques et inclut les plans d'intervention en vue d'améliorer l'analyse par la direction de manière à veiller à ce que les risques soient ramenés au niveau déterminé.

En 2018-2019, les risques avaient trait aux catégories suivantes : sécurité, cybersécurité, finances, exploitation, expérience client, projets et gestion des changements.

- Risques liés à la sécurité : La possibilité que le public, des employés ou des sous-traitants s'exposent à des blessures importantes ou fatales ou à des événements pouvant les mettre en danger par suite d'actions ou d'inactions de la part de Metrolinx ou de ses sous-traitants ou d'infrastructures inadéquates. Metrolinx est exposée à des risques liés à la sécurité, dont certains sont probables et d'autres sont peu probables, mais susceptibles d'avoir une incidence importante, liés notamment à ce qui suit :
    - Aptitude au travail
        - Description : Politiques, procédures, formation et surveillance adéquates pour veiller à ce que les conducteurs soient aptes au travail en tout temps et ne compromettent pas la sécurité d'autrui.
        - Principaux faits nouveaux en 2018-2019 : Par suite de la légalisation du cannabis en octobre 2018, Metrolinx a mis à jour la politique d'aptitude au travail qui est entrée en vigueur le 1er février 2019 et qui reflète la législation actuelle, et continue d'insister sur l'obligation qu'ont les employés d'être aptes au travail. Metrolinx a informé par écrit ses principaux sous-traitants de son approche par rapport à la légalisation du cannabis et à l'aptitude au travail. Les superviseurs des services d'autobus et de train ont suivi leur formation en aptitude au travail.

    - Transport de matières dangereuses dans les corridors de Metrolinx
        - Description : Le transport de matières dangereuses dans les corridors appartenant à Metrolinx et à proximité des clients et employés de Metrolinx et des collectivités peut nuire à la sécurité si des matières dangereuses sont rejetées et endommagent un corridor appartenant à Metrolinx ou la zone adjacente.
        - Principaux faits nouveaux en 2018-2019 : Un examen des rapports du Bureau de la sécurité des transports (BST) sur le transport des matières dangereuses parus depuis 2014-2018 a été finalisé et un plan de gestion des matières dangereuses a été mis au point. Des discussions sont en cours avec les transporteurs. De plus, une formation sur les matières dangereuses est obligatoire pour tout le personnel de première ligne : formation en ligne et en classe.

    - Encombrement des plateformes et cages d'escalier de la gare Union
        - Description : Les clients risquent de se blesser en raison de la trop grande affluence dans les cages d'escalier et sur les plateformes de la gare Union.
        - Principaux faits nouveaux en 2018-2019 : Metrolinx a mené à bien le du programme de maintien de la campagne de sécurité des clients, installé des appareils de traitement des titres de transport dans le passage de gare de VIA et installé du granit antidérapant d'une couleur contrastante dans les cages d'escalier. Les coordonnateurs du service à la clientèle ont commencé à faire le suivi de toutes les interactions avec les clients touchant la sécurité sur les plateformes. Metrolinx a également diffusé un blogue vidéo portant sur les sacs à dos et la sécurité dans les transports. À l'automne 2018, Metrolinx a lancé un programme de 12 semaines axé sur la sécurité, programme ayant obtenu des commentaires positifs. Campagne éclair sur la sécurité des plateformes et présence accrue sur les plateformes d'agents chargés de l'application des règlements.

- Résilience climatique
    - Description : En raison des changements climatiques, la RGTH connaîtra des hausses de température, des précipitations accrues, des périodes de sécheresse, des vents violents et de la pluie verglaçante. Ces phénomènes météorologiques extrêmes présentent un risque pour les clients, nos employés et nos infrastructures. On entend par résilience climatique inadéquate l'incapacité pour l'organisme, ses actifs d'infrastructure et les composantes de son réseau de transport régional d'anticiper et d'absorber les effets d'événements extrêmes, de s'y adapter et de s'en remettre rapidement et efficacement, notamment grâce à la préservation, à la remise en état ou à l'amélioration de ses structures et fonctions de base essentielles.
    - Principaux faits nouveaux en 2018-2019 : Des plans d'action pour les unités fonctionnelles ont été élaborés en lien avec la Stratégie d'adaptation au changement climatique de Metrolinx.

- Cyber-risques : Expositions, vulnérabilités et événements graves découlant d'une défaillance de la technologie ou des systèmes informatiques en raison de faiblesses inhérentes ou d'intentions malveillantes.

    - Cybersécurité ITI / importante défaillance technologique / atteinte à la sécurité des données
        - Description : Incidents majeurs comme des atteintes à la sécurité qui endommagent des biens ou entraînent des interruptions de service, voire une blessure ou un décès. La modification ou le mauvais fonctionnement des plateformes de communication publique et des communications elles-mêmes ou la perturbation des réseaux interne et sans fil, ou une intrusion dans ces réseaux.
        - Principaux faits nouveaux en 2018-2019 : Stratégie et plan pluriannuel en matière de cybersécurité prévoyant plus de 60 projets mis sur pied pour réduire les cyber-risques en misant sur une combinaison de prévention, de préparation et de mesures correctives.

    - Cyberincident PRESTO
        - Description : Un cyberincident majeur peut créer un risque financier ou réputationnel en compromettant des données confidentielles sur les clients ou en causant une interruption de service ayant des répercussions sur les revenus.
        - Principaux faits nouveaux en 2018-2019 : La mise en œuvre du cadre NIST SOC 2.0 de l'Institute of Standards and Technology (Security Operations Centre Standards) a été menée à bien.

- Risques financiers : La possibilité de perte financière, y compris de dépassement des coûts d'exploitation et des dépenses d'investissement, ou de manque à gagner. Les principaux risques financiers comprennent les risques suivants :

    - Maintien du financement
        - Description : Un financement insuffisant ferait en sorte que les charges d'exploitation soient supérieures aux revenus et subventions.
        - Principaux faits nouveaux en 2018-2019 : Metrolinx a présenté au gouvernement un budget 2019-2020 comprenant des possibilités d'économies qui sont actuellement étudiées par le gouvernement.

- Risques liés à l'exploitation : La perte découlant de processus ou d'infrastructures inadéquats ou défaillants, d'une mauvaise gestion des services liés à l'exploitation courants, notamment par les sous-traitants et les fournisseurs. Ces risques peuvent nuire à la disponibilité et à la fiabilité du service offert. En 2018-2019, les efforts ont été centrés sur ce qui suit :

    - Fiabilité de l'exploitation
        - Description : un événement ou une série d'événements ont des conséquences négatives persistantes sur la fiabilité de l'exploitation, soit en termes de fiabilité quotidienne en général ou de panne de service étalée sur plusieurs jours.
        - Principaux faits nouveaux en 2018-2019 : En novembre 2018, le centre de contrôle GO Transit est déménagé au centre d'exploitation de réseaux dans le but d'améliorer la communication et l'intégration parmi les équipes. Les divisions du centre de contrôle ont des procédures systématiques en place et en usage, notamment des occasions régulières de discuter de la ponctualité des trains (appels quotidiens, réunions hebdomadaires, ateliers mensuels). Les équipes d'exploitation disposent de salles de contrôle pour discuter des problèmes sur une base quotidienne. Un espace central (centre de contrôle de la ponctualité des trains) a été ajouté au siège social de Metrolinx dans le but de gérer la ponctualité des trains. Des appels quotidiens, des réunions hebdomadaires et des ateliers mensuels ont été prévus pour discuter de la ponctualité des trains et responsabiliser les équipes. En février 2019, les temps des trajets/les horaires ont été ajustés pour accroître la performance.

- Risques liés à l'expérience client : Le risque que Metrolinx ne soit pas en mesure de cerner les attentes et les besoins de ses clients et d'y répondre.

    - Expérience client de PRESTO
        - Description : la qualité de l'expérience client de PRESTO diminue au fil du temps et empêche PRESTO de fournir un service fiable et satisfaisant à ses usagers.
        - Principaux faits nouveaux en 2018-2019 : Sur le plan de la fiabilité, le service PRESTO (p. ex., site Web, centre d'appel, système central et appareils) a, de façon continue, atteint la cible de disponibilité de 99,0 %. Les équipes d'exploitation et d'expérience client de PRESTO se sont efforcées d'améliorer continuellement les points faibles qui, par le passé, se sont répercutés sur l'expérience client (p. ex., les délais lors du téléchargement à distance, les distributions de cartes et l'entretien du réseau, les canaux d'achat/de chargement et de gestion des cartes et des comptes).

- Risques liés à la livraison des projets visant des immobilisations : Les risques inhérents à la livraison de vastes projets d'infrastructure, notamment la définition de l'étendue pour veiller à la réalisation des avantages, la livraison des travaux de construction conformément aux budgets convenus et aux échéanciers prévus et rendus publics et assurer le rendement efficace des spécialistes et des contractants. Possibilité d'entacher la réputation de Metrolinx en plus de retards de livraison d'infrastructures/d'améliorations de services et dépassements de coûts. Les principaux risques liés aux projets comprennent ce qui suit :

    - Retard dans la finalisation de l'étendue du projet d'Expansion GO – définition de l'infrastructure requise pour faciliter l'augmentation des services aux passagers (réalisation d'avantages) répondre aux exigences des parties prenantes.

        - Description : Changements en fin de processus de l'étendue du programme Expansion de GO pour veiller à ce que les résultats des travaux généraux de modélisation/planification des trains soient comptabilisés – définition de la configuration de l'infrastructure nécessaire pour soutenir la fréquence de service accrue. Les changements d'étendue découlant de l'influence des parties prenantes externes et des négociations avec celles-ci. La possibilité de perte d'avantages si des changements de dernière minute à l'étendue sont requis, augmentation des coûts pour modifier les contrats de construction et possibilité de retard afin de retravailler et modifier les stratégies d'approvisionnement.
        - Principaux faits nouveaux en 2018-2019 : Les études sur les capacités et l'utilisation des trajets afin de définir les infrastructures requises pour soutenir l'accroissement des services aux passagers ont été achevées. Un bureau du commanditaire a été mis sur pied au sein de Metrolinx pour assurer la réalisation des avantages et la mise en place de divers mécanismes de gouvernance pour gérer les changements à l'étendue d'une manière efficace sur le plan financier, axée sur les avantages et systématique.

    - Travaux de construction prévus dans un contexte de réseau ferroviaire en exploitation – possibilité de retard de construction et de services aux passagers
        - Description : L'accès aux rails doit être optimisé de manière à permettre l'achèvement des travaux d'expansion de GO prévus, et ce, en limitant les répercussions sur les services aux passagers (prise en compte des augmentations des services ferroviaires aux passagers prévues d'un exercice à l'autre). Possibilité de poursuites de contractants (et retards et coûts s'y rattachant) si l'accès n'était pas disponible lorsque prévu, en plus de réduire la productivité et l'incidence sur les passagers.
        - Principaux faits nouveaux en 2018-2019 : Une équipe dédiée a été affectée à la gestion des accès aux chantiers de construction ferroviaire de façon efficiente qui limite l'incidence sur les passagers. Un horaire intégré qui tient compte des liens d'interdépendance entre les travaux de construction en parallèle prévus dans les corridors ferroviaires et qui en permet une meilleure gestion a été mis au point. Metrolinx a également eu recours aux moyens incitatifs prévus au contrat qui encouragent les sous-traitants à exécuter les travaux dans les plages horaires allouées.

- Retard dans la livraison des travaux du corridor ferroviaire de la gare Union attribuable à la complexité inhérente de réalisation des travaux sur la plaque tournante du réseau ferroviaire (gare Union et aux alentours). Ces travaux doivent être exécutés pour que la deuxième phase puisse commencer et que la fréquence du service puisse un jour être accrue.
    - Description : retard possible de livraison des travaux du corridor ferroviaire de la gare Union en raison de plusieurs facteurs, notamment le défi unique que représente la localisation du site de construction au centre-ville de Toronto, plusieurs chantiers de construction dans un espace restreint et assujettis à des plages d'accès et points d'accès au corridor ferroviaire limités, la propriété impliquant plusieurs parties prenantes de la gare Union et les droits aériens régissant l'espace situé au-dessus du corridor ferroviaire de la gare Union, de même que la concertation entre plusieurs parties prenantes, dont la ville de Toronto, VIA Rail, le CN, Parcs Canada, Waterfront Toronto et les collectivités locales.
    - Principaux faits nouveaux en 2018-2019 : Des efforts continus en matière d'approvisionnement et de construction ont été déployés pour garantir le respect de l'échéancier. Les ententes de négociation avec les différentes parties prenantes (p. ex., ville de Toronto, VIA Rail) concernant l'accès aux travaux de construction complets ont également progressé.

- Plusieurs propriétés privées et publiques doivent être acquises pour permettre que soient réalisés les travaux de construction – un retard est possible si les propriétés ne sont pas disponibles tel que prévu.
    - Description : Possibilité de retard si les besoins relatifs à la propriété ne sont pas identifiés assez tôt dans le processus et par suite des volumes d'acquisitions requis. Dans certains cas, les travaux de construction ne peuvent commencer avant que des propriétés précises n'aient été acquises. Advenant un échec des négociations entre acheteur et vendeur consentants, Metrolinx peut procéder à des expropriations, cependant des incidences sur l'échéancier sont à prévoir.
    - Principaux faits nouveaux en 2018-2019 : Les acquisitions de propriétés se poursuivent. Une meilleure définition de l'étendue du programme d'expansion de GO (c.-à-d., l'infrastructure requise) a permis de prioriser les efforts d'acquisition. La collaboration avec les parties prenantes au palier municipal est constante et les problèmes sont transmis aux échelons supérieurs pour assurer l'acquisition de propriétés publiques au moment opportun.

- Risques liés aux changements de l'équipe de direction : L'accélération des changements et le risque de ne pas atteindre les résultats escomptés en raison de la gestion du capital humain, du manque de compétences critiques, de processus robustes, d'outils et de techniques ainsi que d'une gestion du changement inadéquate. Voici un des risques liés à la gestion du changement :
    - Engagement dans des projets avant d'avoir obtenu les informations nécessaires
        - Description : Possibilité d'un engagement prématuré dans des projets sans d'abord avoir obtenu les informations nécessaires en raison de l'absence de processus internes solides ou de décideurs externes. Un engagement trop hâtif dans un projet ou une initiative qui n'en est qu'aux toutes premières étapes de planification et de conception pourrait signifier que l'équipe ne dispose pas d'une compréhension suffisante des coûts de projet et du calendrier de mise en œuvre.
        - Principaux faits nouveaux en 2018-2019 : Lors de la rencontre qui a eu lieu en décembre 2018, le Conseil d'administration de Metrolinx a enjoint aux employés de s'assurer que toutes les analyses de rentabilité (sur le cycle de vie des projets et programmes de Metrolinx de plus de 50 M$) soient rendues publiques avant tout processus décisionnel pertinent du Conseil. Des lignes directrices sur les analyses de rentabilité ont été mises au point et présentées pour normaliser les processus, simplifier la production de ces analyses, notamment le soutien et la formation des analyses de rentabilité pour le personnel interne, les municipalités et les autres parties prenantes.

En 2019-2020, Metrolinx continuera de concentrer ses efforts sur la poursuite de l'établissement d'une culture promouvant l'adoption d'une approche décisionnelle fondée sur une bonne connaissance des risques, en faisant connaître les énoncés sur l'appétit pour le risque et les niveaux de tolérance approuvés, de même qu'un plan de sensibilisation au risque efficace à tous les échelons de l'organisation, mettant à jour les critères de notation du risque et améliorant les composantes de la politique et du cadre de gestion des risques d'entreprise. La fonction de gestion du risque d'entreprise continuera d'identifier les risques actuels et naissants, à les évaluer et à en informer qui de droit, ainsi que de veiller à ce que les risques fassent l'objet de discussions à tous les échelons de l'organisation.

Principaux indicateurs de performance

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

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

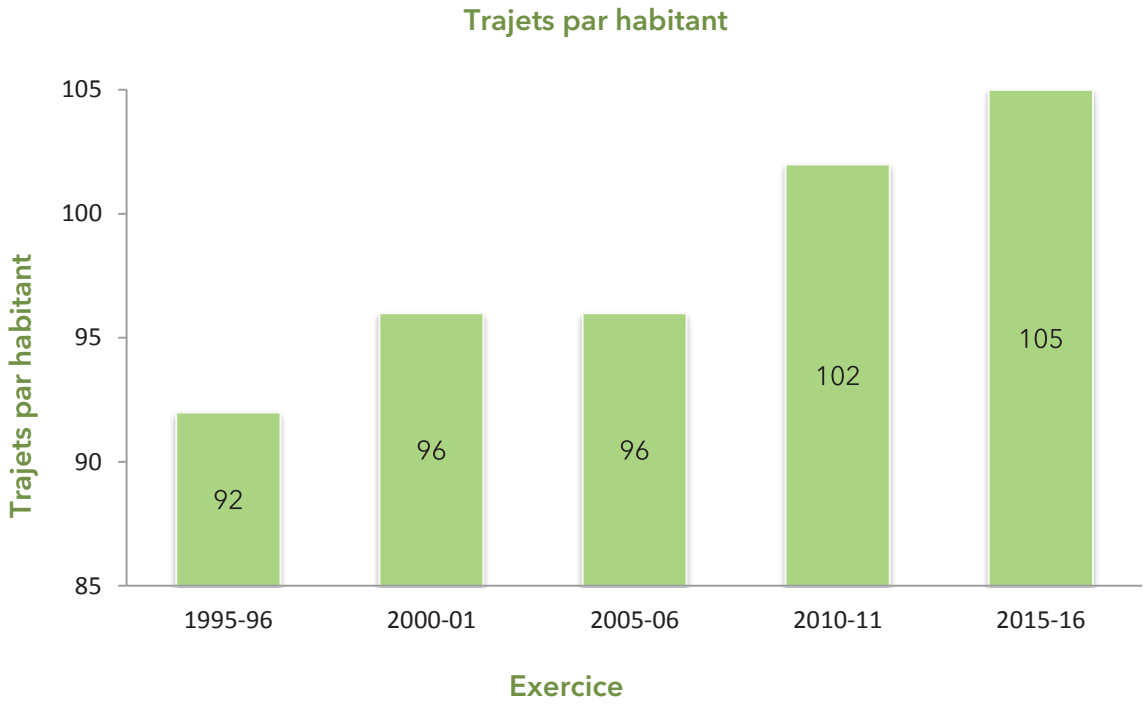
Les neuf indicateurs clés de performance liés aux réalisations de Metrolinx mesurent les contributions directes de Metrolinx aux résultats régionaux et sont utilisés pour présenter la performance d'entreprise aux principales parties prenantes de Metrolinx, à savoir le public et la Province de l'Ontario.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

Une partie des principaux indicateurs clés de performance divisionnaires cadre avec les indicateurs clés de performance des services au public et a été choisie en fonction d'objectifs précis, ce qui permet d'en mesurer la progression par rapport aux objectifs stratégiques. Ces indicateurs clés de performance influeront sur les résultats des activités présentés dans les réalisations de Metrolinx, ce qui, ultimement, se répercutera sur les résultats régionaux.

Résultats régionaux

Trajets par habitant

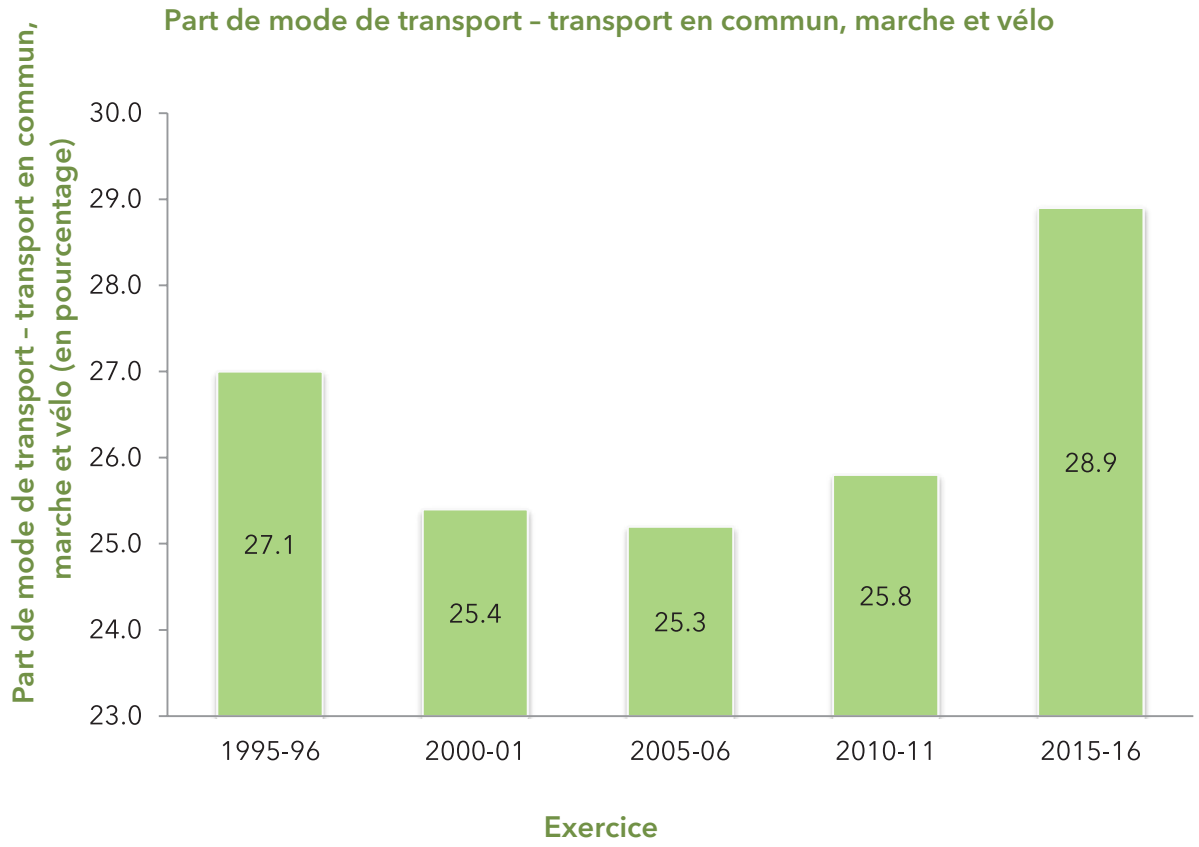
L'indicateur de performance « Trajets par habitant » représente le nombre moyen de trajets effectués par chaque membre de la population dans la RGTH pour l'exercice considéré. Au cours des deux dernières décennies, les trajets par habitant ont augmenté de 14,1 % pour s'établir à 105 trajets en 2015-2016. L'ICP des trajets par habitant entre 1995-1996 et 2010-2011 a été révisé pour refléter plus exactement la tendance.



Part de mode de transport – transport en commun, marche et vélo

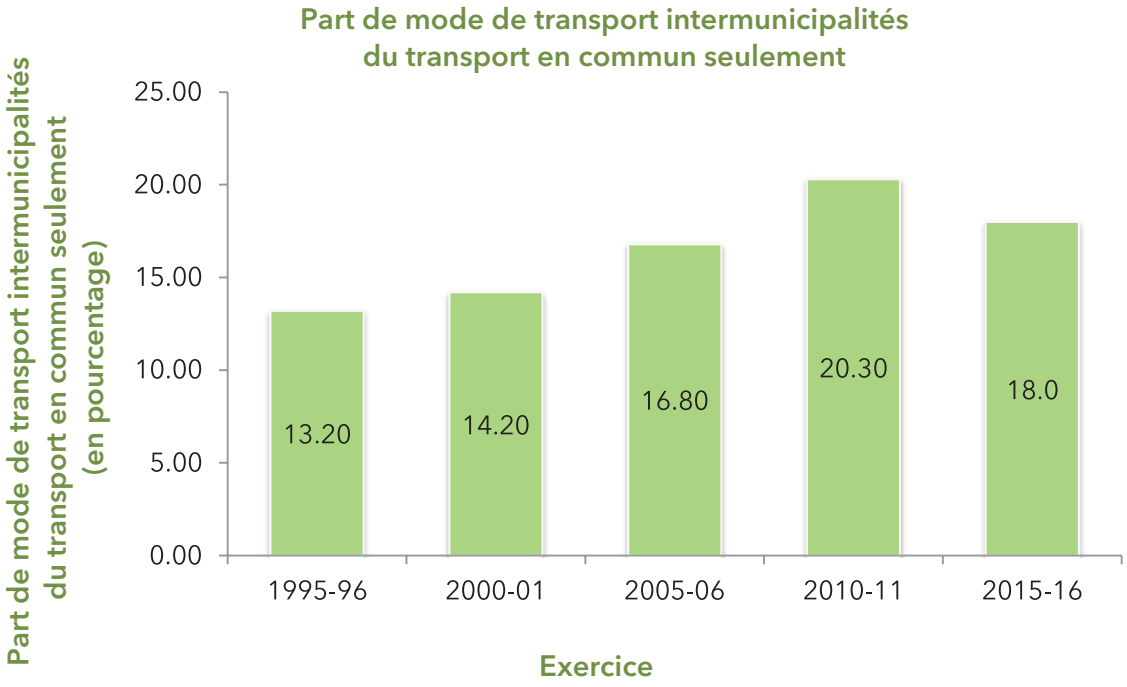
L'indicateur clé de performance « Part de mode de transport – transport en commun, marche et vélo » mesure le nombre moyen de trajets effectués en transport en commun, à la marche et en vélo en pourcentage du total des trajets effectués au cours de la période de pointe du matin (en semaine, de 6 h 30 à 9 h 30) pour l'exercice considéré.

Depuis 1995-1996, cet indicateur a augmenté de 1,8 % pour s'établir à 28,9 % en 20152016. La croissance de 3,1 % enregistrée depuis 2010-2011 reflète une croissance modérée du nombre total de trajets, mais une augmentation considérable des trajets en transport en commun, à la marche et en vélo.



Part de mode de transport intermunicipalités du transport en commun seulement

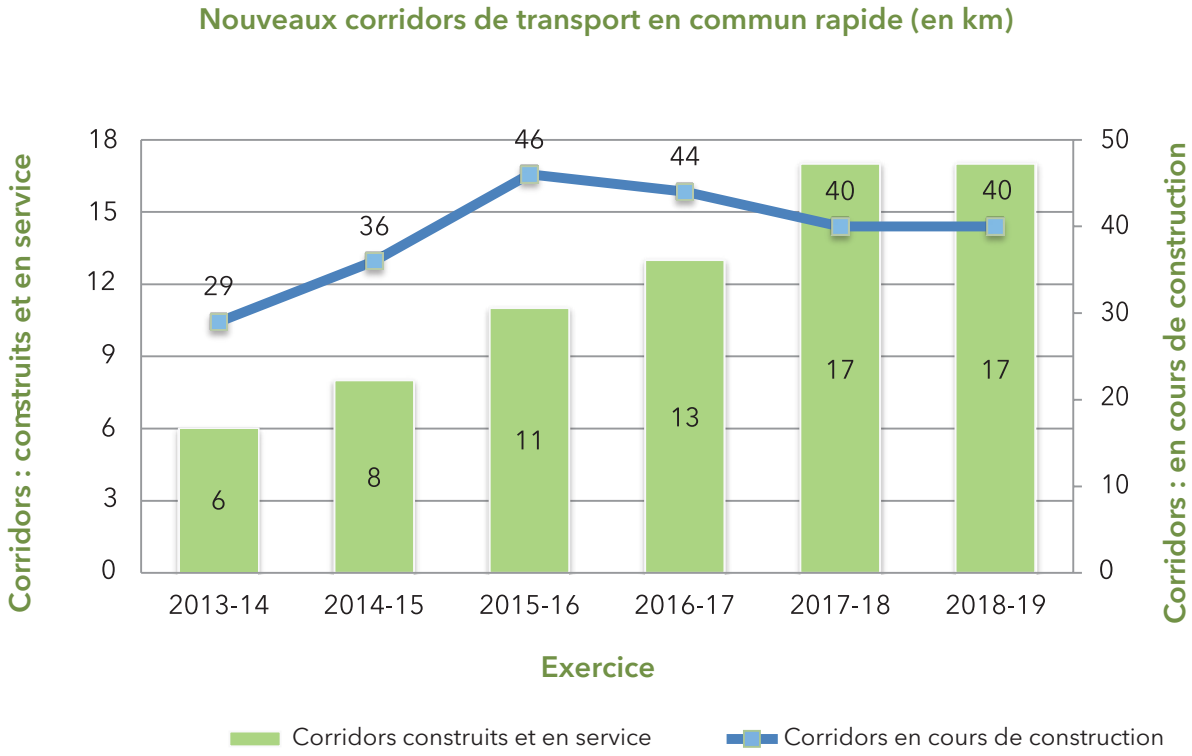
L'indicateur clé de performance « Part de mode de transport intermunicipalités du transport en commun seulement » mesure le nombre moyen de trajets effectués en transports en commun entre les municipalités en pourcentage du total des trajets effectués entre les diverses municipalités de la RGTH au cours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



Indicateurs clés de performance : Réalisations de Metrolinx

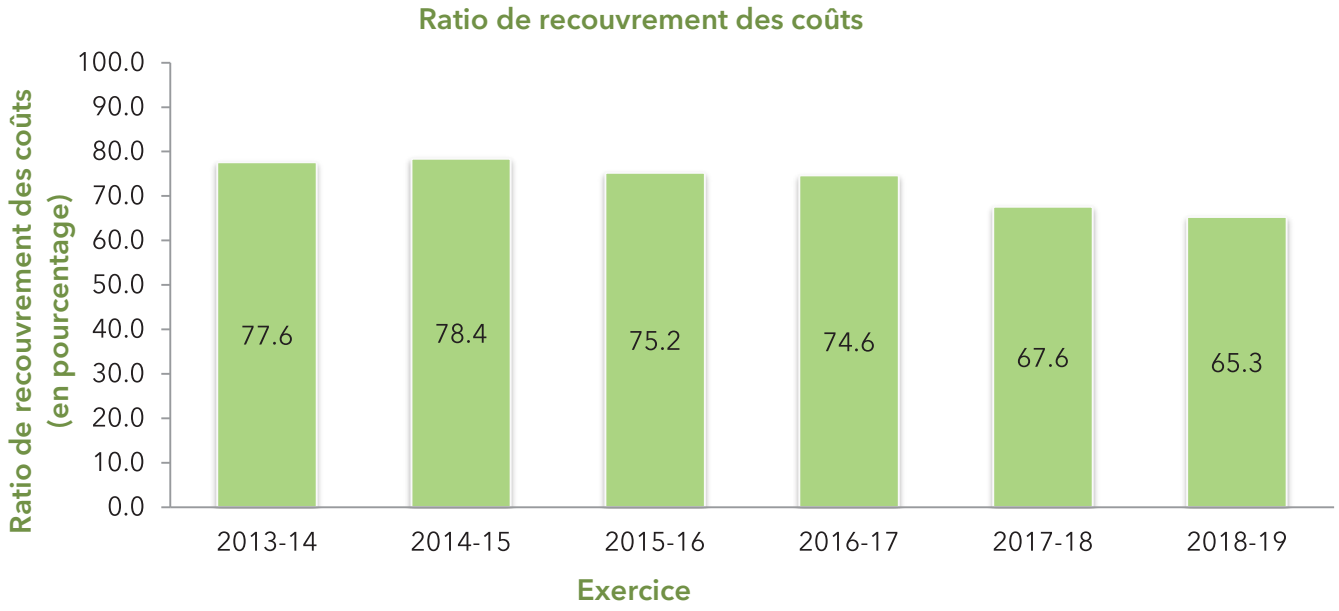
Nouveaux corridors de transport en commun rapide

Il existe deux indicateurs clés de performance qui mesurent la progression de l'implantation d'un système de transport en commun rapide dans la région, à savoir les nouveaux corridors de transport en commun rapide – construits et en service (en kilomètres) et les nouveaux corridors de transport en commun rapide – en cours de construction (en kilomètres). Depuis 2013-2014, Metrolinx a construit une infrastructure de transport en commun rapide de 17 km. À la fin de 2018-2019, 40 km de voies rapides pour le transport en commun étaient en cours de construction, ce qui comprend 19 km pour le TLR Eglinton Crosstown et 21 km pour le Service rapide par autobus vivaNext longeant l'autoroute 7.



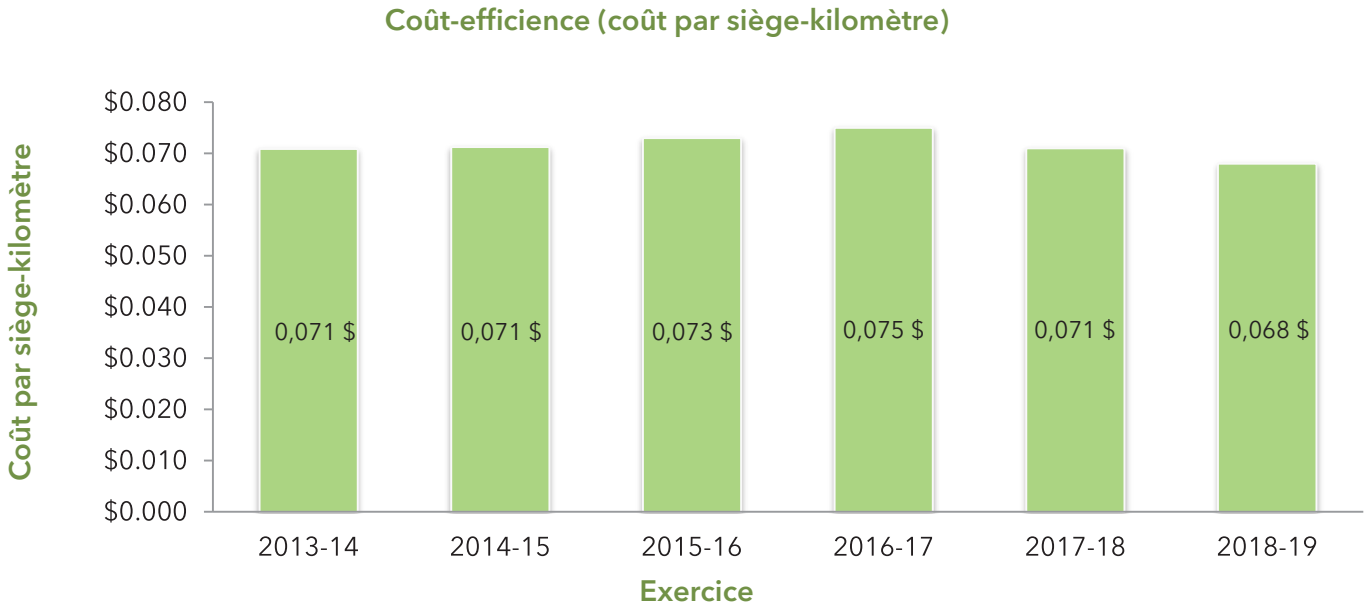
Ratio de recouvrement des coûts

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 (exclusion faite du capital lié aux sorties de bilan de projets et à l'exploitation), représente la part d'autofinancement des activités d'exploitation. Metrolinx compare ses ratios de recouvrement des coûts à ses ratios historiques et aux ratios de référence du secteur. Metrolinx a toujours eu l'un des meilleurs ratios de recouvrement des coûts parmi ses homologues nord-américains. Le ratio de 2018-2019 (compte non tenu des activités liées à PRESTO) est de 65,3 %, en baisse de 2,3 % par rapport à celui de 2017-2018. Cette diminution découle essentiellement de nouveaux services ferroviaires centrés sur les trajets en milieu de journée; en effet, le recouvrement de coûts de ces services est moindre puisque l'achalandage est en cours d'établissement. En outre, des investissements de démarrage, c.-à-d. de nouvelles équipes, un centre de contrôle de l'exploitation du réseau, l'établissement d'horaire et la sécurité du transport en commun, ainsi que des investissements de base dans de nouveaux systèmes de gestion d'actifs et d'entreprise ont été faits pour soutenir la croissance future de l'entreprise.



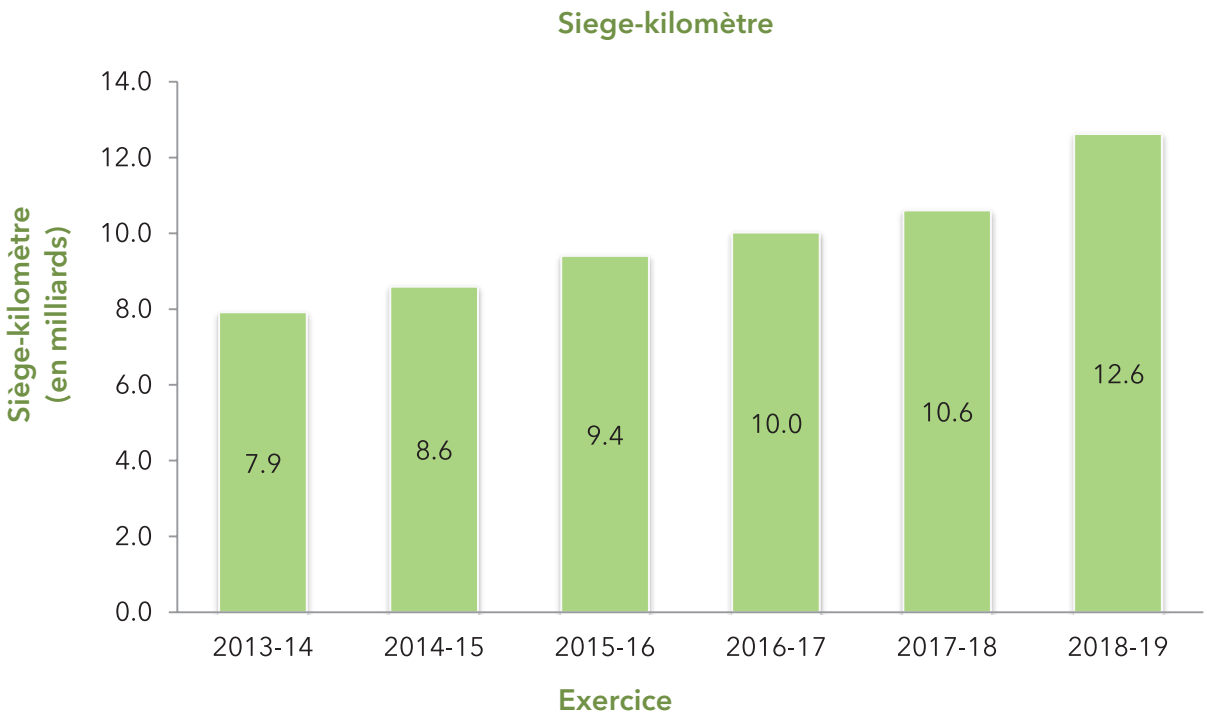
Coût-efficience

Le ratio coût-efficience, qui est l'un des indicateurs clés de performance, indique les charges d'exploitation liées au transport (train et autobus) engagées par siège-kilomètre au cours de la période. Cet indicateur clé de performance mesure le degré d'efficience de l'entreprise en matière de prestation de services de transport en commun. Pour l'exercice 2018-2019, le ratio coût-efficience de 0,068 $ est légèrement plus faible que celui de 0,071 $ en 2017-2018. L'amélioration continue de l'efficience des coûts est attribuable à l'augmentation de 22,6 % des services ferroviaires (mesurés en produits par siège-kilomètre) qui comprend tant les nouveaux services que la conversion de déplacements de trains vides en trajets payants. Des économies de coûts ont également été réalisées grâce à l'application de pratiques d'amélioration continue LEAN instaurées dans la division de l'exploitation.



Siège-kilomètre

Le siège-kilomètre, qui est un indicateur clé de performance, correspond au service fourni tant par le réseau d'autobus que par le réseau ferroviaire pour la période indiquée. L'amélioration découle en grande partie de l'augmentation de 22,6 % des services ferroviaires attribuable, d'une part, aux nouveaux services et, d'autre part, à la conversion de déplacements de trains vides en trajets payants.

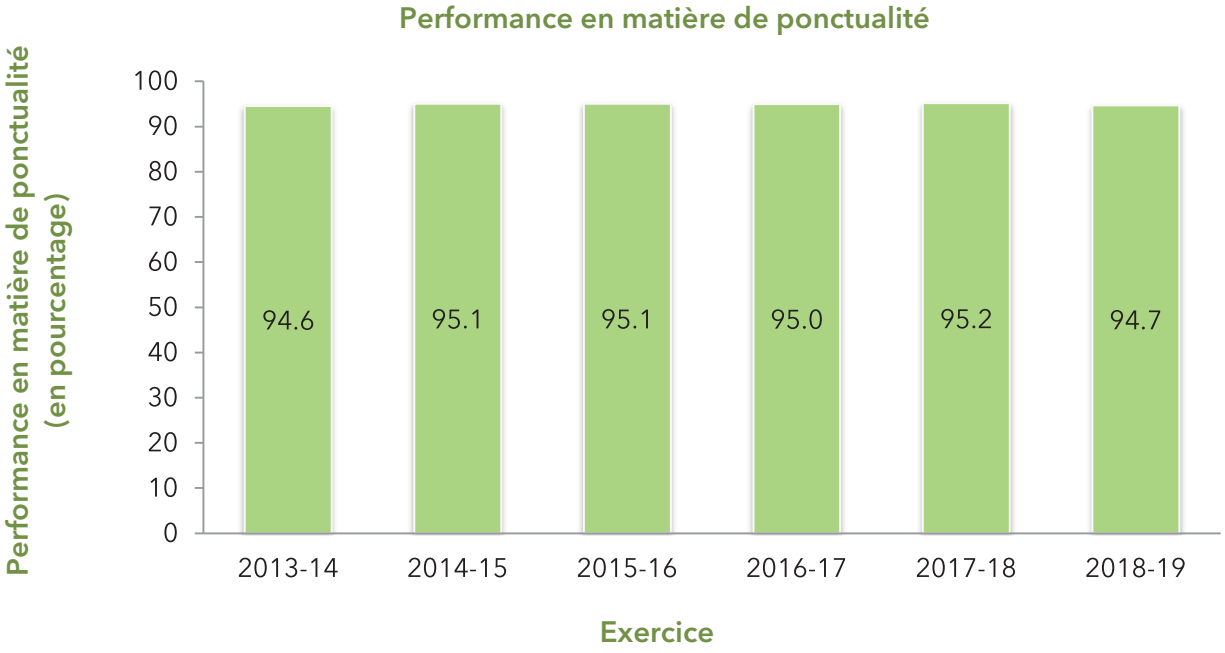


* Note : En 2018-2019, l'ICP de mesure de capacité de service par trajet hebdomadaire prévu est devenu « siège-kilomètre » et tous les résultats passés ont été retraités aux fins de comparaison.

Performance en matière de ponctualité

La performance en matière de ponctualité, qui est l'un des indicateurs clés de performance, indique la proportion des trajets planifiés pour lesquels les arrivées à destination sont à l'heure pendant la période visée par l'évaluation. La performance en matière de 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 dans l'ensemble des services (Go Rail, autobus et UP Express) s'est établie à 94,7 % en fin d'exercice, soit en deçà de la cible combinée de 96 %. Les infrastructures vieillissantes, les conditions météorologiques hivernales difficiles et la réduction des périodes d'entretien attribuable à l'offre de service accrue sont autant de facteurs qui ont contribué à la diminution de la ponctualité sur les réseaux ferroviaires Go et UP. Le réseau d'autobus s'est pour sa part rapproché de la cible, à 95 % pour l'exercice, des gains ayant été réalisés grâce à l'utilisation de données obtenues par la RAO/LAV (Répartition assistée par ordinateur/Localisation automatique de véhicules) qui ont permis d'établir les horaires des trajets qui rendent mieux compte des conditions changeantes.



Compétitivité de GO Transit

D'un point de vue économique, GO Transit demeure un choix de prédilection pour les usagers du transport en commun dans la RGTH. Un trajet par GO Transit représente environ 52 % 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 0,30 $, alors que pour le transport en commun, il est de 0,16 $. Ce coût rend compte seulement du coût du carburant et du stationnement au centre-ville de Toronto et fait exclusion des frais supplémentaires liés à l'entretien et à la possession du véhicule pouvant découler de l'augmentation du kilométrage du véhicule. Le coût du carburant est basé sur le prix moyen de l'essence en Ontario entre avril 2018 et mars 2019. 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 2019

Rapport de l'auditeur indépendant

Au conseil d'administration de Metrolinx

Notre opinion

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Metrolinx (la « société ») au 31 mars 2019 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 canadiennes pour le secteur public.

Notre audit
Nous avons effectué l'audit des états financiers de la société qui comprennent :

- l'état de la situation financière au 31 mars 2019;
- l'état des résultats pour l'exercice clos à cette date;
- l'état de l'évolution de l'actif net pour l'exercice clos à cette date;
- l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date;
- l'état des gains et pertes de réévaluation pour l'exercice clos à cette date;
- ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » de notre rapport.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Indépendance

Nous sommes indépendants de la société conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations obtenues avant la date du présent rapport de l'auditeur se composent du rapport de gestion et des informations, autres que les états financiers et notre rapport de l'auditeur sur ces états, incluses dans le rapport annuel.

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

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

Notre opinion sur les états financiers ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative.

Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués à l'égard des autres informations obtenues avant la date du présent rapport, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider la société ou de cesser son activité, ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de la société.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre

des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;

- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la société;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la société à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Toronto (Ontario)
Le 27 juin 2019

Metrolinx

État de la situation financière

Au 31 mars 2019

(en milliers de dollars)

	2019 $	2018 $
Actif		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 5)	587 041	257 813
Créances (note 7)	140 428	144 766
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario	936 373	714 692
Apports à recevoir de municipalités (note 11)	95 460	95 460
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	35 579	11 196
Pièces de rechange et fournitures	15 672	15 175
Charges payées d'avance	12 699	11 979
Instruments dérivés (note 21)	1 102	
	1 824 354	1 251 081
Créances – à long terme (note 7)	74 787	74 787
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario – à long terme (note 10)	1 587 344	1 325 121
Immobilisations (note 6)	22 269 952	19 128 047
Acomptes sur terrains (note 8)	237 872	165 101
Avances sur projets d'investissement (note 8)	25 845	85 382
Bail à long terme (note 9)	26 572	26 899
	26 046 726	22 056 418
Passif		
À court terme		
Dettes et charges à payer	1 776 850	1 227 995
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO (note 5)	83 362	60 047
	1 860 212	1 288 042
Dette à long terme (note 10)	1 587 344	1 325 121
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 11)	19 083 563	16 289 789
Passif au titre des prestations de retraite supplémentaires (note 13)	67 604	65 706
Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs (note 14)	146 986	137 772
	22 745 709	19 106 430
Actif net		
Actifs nets investis en immobilisations (note 15)	3 450 106	3 088 741
Actifs nets investis dans le bail à long terme	26 572	26 899
Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 16)	26 332	26 332
Insuffisance de l'actif net	(203 095)	(191 984)
	3 299 915	2 949 988
Cumul des gains et des pertes de réévaluation	1 102	-
	26 046 726	22 056 418

Dépendance économique (note 2)

Engagements (note 17)

Éventualités (note 18)

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 2019

(en milliers de dollars)

	2019 $	2018 $
Produits		
Produits de fonctionnement	653 006	598 140
Apport de la Province de l'Ontario	478 135	341 309
Produits d'intérêts	9 040	7 537
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (note 11)	700 977	616 494
	1 841 158	1 563 480
Charges		
Fournitures et services	177 074	97 112
Entretien du matériel	117 855	118 192
Installations et voies	168 967	146 002
Salaires et charges sociales	336 167	318 656
Exploitation des trains et des autobus	356 336	314 570
Amortissement des immobilisations	699 248	611 795
Amortissement de l'actif au titre du bail à long terme	327	327
Perte (profit) à la cession d'immobilisations	536	(19 837)
	1 856 510	1 586 817
Excédent des charges sur les produits	(15 352)	(23 337)

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 2019

(en milliers de dollars)

					2019	2018
	Investis en immobi-lisations **$** (note 15)	**Investis dans le bail à long terme** **$**	**Actifs nets grevés d'une affectation interne** **$** (note 16)	**Insuffi-sance** **$**	**Total** **$**	**Total** **$**
Solde à l'ouverture	3 088 741	26 899	26 332	(191 984)	2 949 988	2 461 179
Excédent des charges sur les produits				(15 352)	(15 352)	(23 337)
Amortissement (déduction faite de l'amortissement porté aux produits)	(1 717)	(327)		2 044	-	-
Actifs fournis par la Province de l'Ontario (note 19 b))	719				719	-
Acquisitions de terrains, déduction faite des acomptes	126 688				126 688	347 045
Cession de terrains	(2 197)			2 197	-	-
Acomptes sur terrains	237 872				237 872	165 101
Solde à la clôture	3 450 106	26 572	26 332	(203 095)	3 299 915	2 949 988

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des flux de trésorerie

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

(en milliers de dollars)

	2019 $	2018 $
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités de fonctionnement		
Excédent des charges sur les produits	(15 352)	(23 337)
Amortissement des immobilisations et du bail à long terme	699 575	612 122
Perte (profit) à la cession d'immobilisations	536	(19 837)
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(700 977)	(616 494)
Avantages sociaux futurs, déduction faite des paiements	11 112	10 429
	(5 106)	(37 117)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		
Créances	4 338	(72 412)
Pièces de rechange et fournitures	(499)	(3 325)
Charges payées d'avance	(720)	2 326
Dettes et charges à payer	37 408	139 898
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	23 315	15 082
	58 736	44 452
Activités d'investissement		
Achat d'immobilisations	(2 821 922)	(2 998 160)
Produit de la cession d'immobilisations	5 108	37 119
Acomptes sur terrains (note 15)	(237 872)	(165 101)
Avances sur projets d'investissement (note 8)	(25 845)	(85 382)
	(3 080 531)	(3 211 524)
Activités de financement		
Subventions reçues pour l'acquisition de terrains	364 559	512 146
Apports de capital	2 986 464	2 442 888
	3 351 023	2 955 034
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	329 228	(212 038)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture	257 813	469 851
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture	587 041	257 813
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	511 447	123 456
Variation de la dette à long terme au titre des immobilisations et de l'apport à recevoir de la Province	262 222	160 364
Actifs apportés par la Province de l'Ontario (note 19)	719	-
Activités de financement sans effet de trésorerie		
Apports de capital à recevoir	(246 064)	(417 067)

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des gains et pertes de réévaluation

Pour l'exercice clos le 31 mars 2019

(en milliers de dollars)

	2019 $	2018 $
Solde au début de l'exercice	**-**	-
Montant reclassé dans l'état des résultats		
Contrats à terme de gré à gré sur le carburant (note 21)	**1 102**	-
Gains (pertes) de réévaluation, montant net	**1 102**	-
Solde à la clôture de l'exercice	**1 102**	-

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

(en milliers de dollars)

1 Nature des activités

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

Metrolinx a été créée en vertu des articles de la *Loi de 2006 sur la Régie des transports du grand Toronto*, promulguée le 24 août 2006. Le 14 mai 2009, le projet de loi 163 a été promulgué, modifiant la *Loi de 2006 sur la Régie des transports du grand Toronto*, qui a été renommée *Loi de 2006 sur Metrolinx*. Le mandat de Metrolinx consiste à diriger la coordination, la planification, le financement et le développement d'un réseau de transport multimodal intégré pour la région du Grand Toronto et de Hamilton (la « RGTH »). Grâce à la démarche régionale qu'elle a adoptée, Metrolinx amène la Province de l'Ontario (la « Province »), les municipalités et les organismes de transport locaux à trouver des solutions de transport à long terme qui soient viables sur le plan économique et durables sur le plan environnemental.

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

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

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

2 Dépendance économique

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

Metrolinx touche en outre des subventions publiques :

- des trois paliers de gouvernement, en soutien aux investissements qu'elle réalise dans ses infrastructures devant servir à la prestation de services de transport actuels et futurs;

- de la Province de l'Ontario, sous forme de subvention de fonctionnement annuelle, en guise de soutien supplémentaire à la prestation de services de transport.

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

(en milliers de dollars)

3 Sommaire des principales méthodes comptables

Présentation des états financiers

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

Instruments financiers

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

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie	coût amorti
Créances	coût amorti
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario	coût amorti
Apports à recevoir de municipalités	coût amorti
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	coût amorti
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario – à long terme	coût amorti
Actifs dérivés	juste valeur de marché
Dettes et charges à payer	coût amorti
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	coût amorti
Dette à long terme	coût amorti

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

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

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

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

(en milliers de dollars)

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.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Pièces de rechange et fournitures

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

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. Le coût d'une immobilisation inclut tous les coûts directement liés à son acquisition, à sa construction, à sa mise en valeur ou à son amélioration. Les salaires et les charges sociales des membres du personnel qui participent directement à l'acquisition, à la mise en valeur ou à la construction d'une immobilisation sont incorporés au coût de l'immobilisation.

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

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

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

(en milliers de dollars)

Amortissement

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

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

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

Bail à long terme

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

Avantages sociaux futurs

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

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

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

Produits tirés des services de transport en commun

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

(en milliers de dollars)

Apports

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

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

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

Actifs nets grevés d'une affectation interne

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

Passif au titre des sites contaminés

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

Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants présentés au titre des actifs et des passifs, des actifs et passifs éventuels à la date de clôture ainsi que des produits et des charges indiqués pour la période considérée. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations. Les éléments qui font l'objet d'estimations importantes sont l'amortissement des immobilisations, certains passifs à payer, et les passifs au titre des prestations de retraite supplémentaires et d'autres avantages sociaux futurs.

(en milliers de dollars)

4 Instruments financiers et gestion du risque

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

Risque de crédit

Metrolinx est exposée à un risque de crédit en raison de ses créances. La direction est d'avis que le risque est en l'occurrence négligeable étant donné que la plupart des créances sont à recevoir des gouvernements des paliers fédéral, provincial et municipal et des organismes sur lesquels ils exercent un contrôle.

Risque de taux d'intérêt

Metrolinx n'est pas exposée à un risque de taux d'intérêt important lié à ses passifs à long terme, car ceux-ci sont principalement contractés auprès d'entités apparentées et ne portent pas intérêt ou résultent de contrats de DMF.

Autre risque de prix

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

5 Soldes de portefeuilles électroniques de la carte PRESTO

Les soldes des portefeuilles électroniques de la carte PRESTO, d'un total de 83 362 $ (60 047 $ en 2018), ont été inclus sous le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie. Les soldes des portefeuilles électroniques étant détenus au nom des titulaires de carte de transport, un passif est comptabilisé à l'état de la situation financière.

(en milliers de dollars)

6 Immobilisations

	2019			2018
	Coût	**Amortissement cumulé**	**Montant net**	**Montant net**
	$	**$**	**$**	**$**
Terrains	2 403 935	-	2 403 935	2 307 424
Bâtiments	2 153 793	578 928	1 574 865	1 476 633
Améliorations locatives	104 045	45 648	58 397	61 487
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	3 069 033	960 235	2 108 798	1 659 007
Améliorations aux installations d'emprise ferroviaire	1 521 226	774 729	746 497	731 656
Sauts-de-mouton, voies et installations	3 676 313	798 666	2 877 647	2 768 758
Travaux en cours	10 140 781	-	10 140 781	7 934 424
Autobus	463 980	209 730	254 250	213 344
Aires de stationnement	859 364	322 755	536 609	554 339
Matériel et logiciels informatiques	1 730 685	760 942	969 743	801 753
Autres	803 676	205 246	598 430	619 222
	26 926 831	4 656 879	22 269 952	19 128 047

Les travaux en cours portent sur les éléments suivants :

	2019	**2018**
	$	**$**
Expansion du couloir ferroviaire	1 058 372	721 963
Gare Union	526 988	381 171
Parc ferroviaire	262 455	449 047
Système PRESTO	46 833	111 845
Transport léger sur rail et Service rapide par bus	7 091 012	5 133 332
Divers	1 155 121	1 137 066
	10 140 781	7 934 424

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

(en milliers de dollars)

7 Créances

Les créances se ventilent comme suit :

	2019 $	2018 $
TVH recouvrable	93 512	64 919
Autres créances	46 916	79 847
	140 428	144 766
Coûts de projets irrécupérables à recouvrer de la Ville de Toronto	74 787	74 787
	215 215	219 553

Les créances comprennent un montant de 74 787 $ (74 787 $ en 2018) lié à la conception du couloir de transport léger sur rail (« TLR ») Scarborough de la Ville de Toronto engagé par Metrolinx au 31 mars 2016 et ne comprennent pas les coûts liés à une quelconque modification ou résiliation de contrats avec des tiers fournisseurs. Le 8 octobre 2013, le conseil de ville de Toronto a voté en faveur du remplacement du projet de TLR en cours de construction, en vertu de l'entente-cadre, par le métro de Scarborough. La Ville de Toronto a convenu de défrayer Metrolinx des dépenses engagées à l'égard du TLR Scarborough, y compris tous les coûts éventuels liés au contrat de fourniture de véhicules du TLR. En conséquence, les coûts engagés à ce jour ont été reclassés des travaux en cours aux créances ne portant pas intérêt.

8 Avances sur projets d'investissement

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

Dans le cadre de ces ententes, des avances ont été versées à la Région de York et à la TTC en vue de leur fournir un fonds de roulement pour le versement d'acomptes sur terrains totalisant 213 247 $ (164 201 $ en 2018) et pour le paiement des coûts liés à d'autres projets totalisant 25 845 $ (85 382 $ en 2018) 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 est comptabilisé en tant que produits d'intérêts pour la période.

(en milliers de dollars)

Au 31 mars 2019, Metrolinx avait dépensé environ 7 706 807 $ (5 845 433 $ en 2018) 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 2019 et les acomptes liés aux servitudes perpétuelles futures.

	2019 $	2018 $
Région de York	235 723	238 601
TTC	3 368	10 982
	239 091	249 583
Autres acomptes sur terrains	24 626	900
	263 717	250 483

9 Bail à long terme

			2019	2018
	Coût $	Amortissement cumulé $	Montant net $	Montant net $
Tenure à bail, gare Union	32 704	6 132	26 572	26 899

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

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

(en milliers de dollars)

En plus des contrats pour le TLR Eglinton Crosstown et pour les installations de Whitby, plusieurs nouveaux contrats de DMF ont été conclus pour différents projets au cours de l'exercice : Cooksville, le tunnel 401/409, la station d'autobus de Kipling, le saut-de-mouton de la station Rutherford et la station Stouffville. Les coûts engagés au 31 mars 2019 relativement à ces contrats sont comptabilisés dans les travaux en cours et sont indiqués ci-après.

	TLR Eglinton Crosstown	Whitby	Cooksville	Tunnel 401/409	Station d'autobus de Kipling	Station Rutherford, saut-de-mouton	Station Stouffville	2019	2018
Coûts engagés à ce jour	3 185 182	518 570	72 632	42 095	22 179	15 204	42 970	3 898 832	2 781 017
Montant payé									
Montant à payer d'ici 1 an	1 921 352	322 558	160	2 269	22 179	-	42 970	2 311 488	1 455 896
Montants à payer à long terme	1 263 830	196 012	72 472	39 826	-	15 204	0	1 587 344	1 325 121

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

11 Apports reportés afférents aux immobilisations

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

	2019	**2018**
	$	**$**
Solde à l'ouverture	16 289 789	13 885 963
Apports reçus ou à recevoir au cours de la période pour l'acquisition d'immobilisations		
Province de l'Ontario	3 455 009	2 799 609
Municipalités	12 746	109 086
Gouvernement du Canada	26 996	111 625
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(700 977)	(616 494)
Solde à la clôture	19 083 563	16 289 789

Metrolinx reçoit insuffisamment de financement municipal pour ce qui est de son programme d'investissement. La Province a fourni un crédit-relais de 63 327 $ (65 650 $ en 2018), dont le cumul s'établit à 1 325 010 $ (1 261 683 $ en 2018). La Province cherchera à combler cette insuffisance de financement avec ses partenaires municipaux.

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

(en milliers de dollars)

12 Cotisations de retraite

Metrolinx offre des prestations de retraite à la quasi-totalité de ses salariés permanents par l'entremise du régime OMERS. La charge au titre des cotisations de retraite pour l'exercice clos le 31 mars 2019 est de 33 693 $ (30 714 $ en 2018).

13 Passif au titre des prestations de retraite supplémentaires

Compte tenu du rapatriement de l'ex-réseau GO Transit dans le giron de la Province en 2002, les salariés syndiqués et non syndiqués ont demandé à cette dernière de corriger le déficit de prestations à verser aux salariés de GO Transit. En 1999, lorsque GO Transit avait été transféré de la Province à la Commission des services du grand Toronto, les régimes provinciaux avaient été gelés et un nouveau régime, constitué dans le cadre du régime OMERS. Il avait été alors convenu que GO Transit serait responsable de l'obligation au titre des prestations définies et, en conséquence, GO Transit a procédé à une évaluation actuarielle en date du 1er avril 2016. Les éléments des états financiers se rapportant à cette évaluation ont été déterminés conformément au chapitre SP 3250 du *Manuel de comptabilité pour le secteur public*. La charge de retraite comptabilisée pour l'exercice écoulé est de 4 249 $ (4 176 $ en 2018).

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 :

	2019 **$**	**2018** **$**
Obligation au titre des prestations définies	74 443	70 191
Juste valeur de l'actif du régime	(2 807)	(2 607)
Situation de capitalisation – déficit du régime	71 636	67 584
Perte actuarielle nette non amortie	(4 032)	(1 878)
Passif au titre des prestations définies	67 604	65 706

(en milliers de dollars)

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

	2019 $	2018 $
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture	70 191	68 874
Coût des services rendus au cours de la période	1 173	1 138
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	2 179	2 140
Prestations versées	(2 151)	(1 961)
Perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations définies	3 051	-
Obligation au titre des prestations définies à la clôture	74 443	70 191

La charge de retraite se détaille comme suit :

	2019 $	2018 $
Coût des services rendus au cours de la période	1 173	1 138
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	2 179	2 140
Rendement réel de l'actif du régime	(1)	(5)
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel de l'actif du régime	1	5
Amortissement de la perte actuarielle	897	898
	4 249	4 176

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

	2019 %	2018 %
Trésorerie investie	3	4
Trésorerie déposée auprès de l'Agence du revenu du Canada	97	96
	100	100

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

	2019 $	2018 $
Cotisations patronales	2 350	2 000
Prestations	2 152	1 961

(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 :

	2019	2018
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	4 ans	5 ans

14 Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs

Metrolinx offre un régime d'assurance vie et soins de santé postérieur à l'emploi, ainsi que des prestations de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (la « 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 soins de santé. Un nombre limité de salariés est admissible à des prestations de cessation d'emploi.

La date d'évaluation de l'actif du régime et des obligations au titre des prestations définies est le 31 mars de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des autres avantages sociaux futurs a été effectuée au 31 mars 2018. L'évaluation a été réalisée conformément aux normes de l'Institut canadien des actuaires. Les postes des états financiers se rapportant à l'évaluation ont été déterminés conformément au chapitre SP 3250 du *Manuel de comptabilité pour le secteur public*. Les avantages complémentaires de retraite comptabilisés pour la période se chiffrent à 11 855 $ (11 466 $ en 2018).

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

	2019 $	2018 $
Obligation au titre des prestations définies	156 884	140 302
Situation de capitalisation – déficit du régime	156 884	140 302
Perte actuarielle nette non amortie	(9 898)	(2 530)
Passif au titre des prestations définies	146 986	137 772

(en milliers de dollars)

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

	2019 $	2018 $
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture	140 302	131 205
Ajustement à l'ouverture	715	0
Coût des services rendus au cours de la période	5 549	5 509
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	4 469	4 283
Prestations versées	(3 356)	(3 213)
Gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations définies	9 205	2 518
Obligation au titre des prestations définies à la clôture	156 884	140 302

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

	2019 $	2018 $
Coût des services rendus au cours de la période	5 549	5 509
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	4 469	4 283
Amortissement de la perte actuarielle	1 837	1 674
	11 855	11 466

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

	2019	2018
Taux d'actualisation des avantages complémentaires de retraite	3,1 %	3,1 %
Taux d'actualisation des obligations au titre de la CSPAAT	2,7 %	2,7 %
Taux d'actualisation des prestations de cessation d'emploi à la retraite	2,5 %	2,5 %
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les avantages complémentaires de retraite	15 ans	15 ans
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les obligations de la CSPAAT	9 ans	9 ans
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les prestations de cessation d'emploi à la retraite	2 ans	2 ans
Taux de croissance de la rémunération	2,75 %	2,75 %
Taux annuel d'inflation	2 %	2 %
Taux tendanciel initial moyen pondéré du coût des soins de santé	5,1 %	5,1 %
Taux tendanciel final moyen pondéré du coût des soins de santé	4 %	4 %
Augmentation des prestations pour soins dentaires	2,75 %	2,75 %

(en milliers de dollars)

15 Actifs nets investis en immobilisations

	2019 $	2018 $
Immobilisations	22 269 952	19 128 047
Acomptes sur terrains	237 872	165 101
Avances sur projets d'investissement	25 845	85 382
Moins les apports reportés afférents aux immobilisations servant à l'acquisition d'immobilisations	(19 083 563)	(16 289 789)
	3 450 106	3 088 741

16 Actifs nets grevés d'une affectation interne

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

	2019 $	2018 $
FDIFM	21 051	21 051
Obligation en matière d'emploi	889	889
Franchise autoassurée	2 013	2 013
Stabilisation	2 379	2 379
	26 332	26 332

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)

17 Engagements

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

	$
2020	39 568
2021	38 838
2022	36 510
2023	32 371
2024	18 495
Par la suite	188 651
	354 433

Metrolinx a également engagé un montant d'environ 13 841 000 $ 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 293 000 $:

- convention d'exploitation cadre avec le CN prenant fin le 31 mai 2020;
- convention de navette avec le CP prenant fin le 31 décembre 2024;
- contrat d'entretien du matériel avec Bombardier prenant fin le 31 décembre 2024;
- contrat visant les équipes de train avec Bombardier prenant fin le 31 décembre 2024;
- contrat d'entretien de routine des voies et de la signalisation avec PNR prenant fin le 30 juin 2021;
- entente de service de gestion du couloir ferroviaire avec TTR prenant fin le 30 juin 2021.

Les paiements de service annuel résiduels relatifs au contrat de DMF avec Crosslinx Transit Solutions (note 10) totalisaient 5 973 585 $, tandis que les obligations liées au contrat DMF de l'installation de Whitby s'élevaient, en dollars constants, aux montants suivants en date du 31 mars 2019 :

				Obligations devant être réglées au plus tard le 31 mars					
	Montant du contrat $	**Montant déboursé $**	**Obligation non réglée $**	**2020 $**	**2021 $**	**2022 $**	**2023 $**	**2024 $**	**2025 et par la suite $**
Plenary infrastructure	921 794	326 843	594 951	16 504	17 153	17 509	17 643	17 809	508 333

Les droits contractuels sont des droits à des ressources économiques découlant de contrats ou de conventions qui donneront lieu à l'avenir à des produits et à des actifs. Metrolinx dispose de droits contractuels découlant de conventions conclues avec diverses sociétés de transport pour le système tarifaire PRESTO. Ces conventions prévoient le versement d'une commission à Metrolinx en fonction du pourcentage de produits recueillis au moyen de PRESTO. Les modalités des conventions sont de durées variées s'échelonnant de 9 à 15 ans.

(en milliers de dollars)

Au 31 mars 2019, Metrolinx avait des lettres de crédit en cours totalisant 28 $ (28 $ en 2018).

18 Éventualités

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

19 Information relative aux apparentés et opérations et soldes entre apparentés

Information relative aux apparentés

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

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

Opérations interentités

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

Au cours de l'exercice, Metrolinx a conclu les opérations suivantes avec des apparentés en contrepartie de services qu'elles lui ont fournis.

a) Opérations de 48 723 $ (montant retraité de 12 979 $ en 2018) avec Infrastructure Ontario. Au 31 mars 2019, les dettes et charges à payer comprenaient des montants de 17 385 $ (2 218 $ en 2018) à payer à Infrastructure Ontario.

b) Au cours de l'exercice, le ministère des Transports de l'Ontario a cédé une parcelle de terrain à Metrolinx. Le transfert a été effectué à la juste valeur de l'actif, qui se chiffrait à 719 $. En 2018, il avait fourni deux parcelles de terrain pour 225 $.

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

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

(en milliers de dollars)

20 Garanties

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

a) Metrolinx a conclu des conventions qui prévoient l'indemnisation de tiers, comme des contrats d'achat et de vente, des ententes de confidentialité, des lettres de mission avec des conseillers et des consultants, des ententes de sous-traitance, des contrats de location, des conventions sur les technologies de l'information et des ententes de service. Ces conventions d'indemnisation pourraient obliger Metrolinx à dédommager ses contreparties pour les pertes subies par suite du non-respect de déclarations faites ou de manquement à des règlements ou par suite de poursuites judiciaires ou de sanctions légales dont elles pourraient faire l'objet en conséquence d'une opération donnée. Les conditions de ces garanties ne sont pas expressément définies, et il n'est pas possible d'estimer de façon raisonnable le montant maximal du remboursement auquel elles pourraient donner lieu.

b) Une indemnisation est prévue pour tous les administrateurs et dirigeants de Metrolinx, à l'égard notamment de tous les coûts entraînés par le règlement de poursuites ou d'actions en justice occasionnées par leur association avec Metrolinx, sous certaines réserves. Metrolinx a souscrit une assurance responsabilité civile pour les administrateurs et les dirigeants, afin d'atténuer le coût d'éventuelles poursuites ou actions en justice à leur encontre. La durée de l'indemnisation n'est pas explicitement définie, mais elle se limite à la période au cours de laquelle la partie indemnisée a agi à titre de fiduciaire, d'administrateur ou de dirigeant de Metrolinx. Le montant maximal qu'il pourrait être nécessaire de payer à cet égard ne peut être estimé de façon raisonnable.

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

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

21 Contrats à terme de gré à gré sur le diesel

Au 31 mars 2019, Metrolinx a conclu quatre contrats à terme visant 75,3 millions de litres de diesel à des prix variant de 0,6568 $ à 0,704 $ le litre. La variation de la juste valeur des instruments de 1 102 $ est comptabilisée en tant que profit latent à l'état des gains et pertes de réévaluation

ANNEXE A – 20182019 OBJECTIFS STRATÉGIQUES ET RÉSULTATS

En 2018, nous avons proposé 15 objectifs stratégiques opérationnels. Leur objectif était d'accroître la rigueur dans ses activités et le contrôle exercé sur la réalisation des projets et la mesure du rendement. Ces objectifs s'harmonisaient avec quatre domaines prioritaires : atteindre et gérer les résultats en matière de sécurité; offrir une expérience client exceptionnelle et de premier ordre; mobiliser nos employés et leur donner des moyens d'agir, ainsi que réaliser nos initiatives Planification et construction. Tout au long de l'exercice, nous avons évalué et rendu compte dans les domaines d'opérations importants.

OBJECTIFS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ POUR 20182019	**Résultats**
1. Mettre en œuvre un programme de leadership en matière de sécurité et améliorer la sécurité de 30 %, pour atteindre un RFAPT de 2,8 et une moyenne de violations des règles d'exploitation des trains de 3,3 avant le mois de mars 2019.	Le RFAPT était de 4,1 pour l'exercice financier 20182019, ce qui représente une amélioration de 13 % par rapport à l'exercice précédent. L'objectif lié à la moyenne de violations des règles a surpassé l'objectif pour atteindre 1,4 au cours de l'exercice.
2. Mettre en œuvre des améliorations LEAN continues et disposer de salles de contrôle pour toutes les équipes des opérations d'ici mars 2019.	À l'approche de la fin de l'exercice financier, plus de 35 salles de contrôle avaient été aménagées dans l'ensemble de l'organisation.
OBJECTIFS VISANT LA POPULATION POUR 20182019	**Résultats**
3. Faire participer nos gens et améliorer notre cote d'engagement à 80 % et notre objectif d'équilibre entre les sexes pour les gestionnaires principaux à 32 % avant décembre 2018 (50 % d'ici 2021).	Atteinte d'une cote d'engagement de 75 % et d'un équilibre entre les sexes de 31 %.
4. Avoir des employés compétents et confiants satisfaits de leur formation et de leur perfectionnement professionnel (note de 70 % au sondage).	Atteinte d'une cote de 57 %. Bien que l'objectif n'ait pas été atteint, il s'agit d'une augmentation de 2 % quant au résultat obtenu à la vérification rapide de mi-exercice précédente, ce qui démontre un changement positif.
5. Mettre en œuvre des indicateurs clés de performance et des structures de gestion d'ici février 2018.	Les indicateurs clés de performance et des structures de gestion ont été mis en place, surveillés et fait l'objet de signalements mensuels.
OBJECTIFS DE PLANIFICATION ET DÉVELOPPEMENT POUR 20182019	**Résultats**
6. Présenter le budget fiscal 20182019 dans les 3 % et le maintien en bon état du matériel dans les 3 % et mettre en œuvre un processus d'approvisionnement rigoureux.	Respect du budget fiscal 20182019 selon une marge de 0,4 % Maintien en bon état de 22 %.
7. Instaurer un contrôle rigoureux des coûts et des horaires de tous les programmes d'immobilisation avant janvier 2018 et atteindre 100 % de toutes les étapes clés pour 20182019.	Nous avons mis en place une gouvernance rigoureuse de programme, puis des indicateurs clés de performance plus raffinés afin de guider nos choix, enfin, depuis octobre 2018, nous avons introduit la préparation de rapports mensuels complets sur le rendement. Ces derniers devraient être actualisés en avril 2019.
8. Élaborer un plan pour améliorer la gestion	Le programme de CCFEM a été renommé

des contrats des programmes d'immobilisation existants et la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien (CCEEF) futur d'ici juillet 2018.	OnCorridor. Nous avons mis en place une gestion et une gouvernance commerciales et contractuelles rigoureuses pour l'ensemble des équipes d'exécution de projet, ce qui a permis d'améliorer la gestion des réclamations existantes et limiter celles pouvant être présentées à l'avenir ainsi que les litiges commerciaux. Obtention de l'autorisation du Conseil en mars 2019 pour la modification et la prolongation du contrat d'ingénieurs du donneur d'ouvrage et de services de gestion de programme, pour plus de clarté et de contrôle. Services et contrats pour les postes de conseillers techniques soumis à un examen plus rigoureux et à un plus grand contrôle grâce à un meilleur dialogue jusqu'en mars 2019. La DDQ pour OnCorridor a été émise en mars 2018 et le processus pour une DDP vaste et ordonnée était bien avancé lors de l'exercice 20182019.
9. Développer le plan de transformation SRE avant février 2018 et atteindre toutes les étapes clés pour 20182019 avant mars 2019.	Nous avons élaboré les compétences fondamentales qui sont maintenant intégrées à d'autres projets. L'objectif de transformation a été recentré afin de prévoir l'exécution de OnCorridor. Ces travaux demeureront en cours tout au long de la période de transition vers OnCorridor.
10. Organiser en collaboration avec les exploitants de services de transport en commun, un forum de discussion intragouvernemental pour aborder les enjeux liés au transport régional d'ici juillet 2018.	Une table ronde régionale, à laquelle participent les directeurs généraux de l'administration provenant de chaque municipalité régionale, a été organisée à trois reprises, soit en juillet et octobre 2018 dans la région de Peel et en février 2019 dans la région de York.
11. Mettre en œuvre des développements d'utilisations mixtes axées sur le transport en commun pour huit gares GO ainsi qu'une stratégie relative aux détaillants avant mars 2018.	Nous avons élaboré un cadre formel pour une stratégie axée sur le marché et nous travaillons actuellement à la création d'une page Web publique. L'intégration des gares de Mimico et de Woodbine à ce programme a été annoncée.
Objectifs en matière d'expérience client pour 2018-2019	**Résultats**
12. Lancement initial public du paiement ouvert/du système de comptes PRESTO dans le réseau de la TTC avant février 2019. Réduire les coûts d'exploitation de PRESTO de 25 % avant mars 2019.	Nouvelles formes de paiement PRESTO - les essais sur le terrain pour les billets PRESTO ont pris fin en décembre 2018, la mise en place dans les stations de la TTC a débuté en avril et cette étape ainsi que le déploiement dans les commerces seront complétés en cours d'exercice.

	L'objectif de réduction des frais d'exploitation de PRESTO a été dépassé au moyen de 12 initiatives d'économies de coûts. Les économies les plus importantes pour l'exercice ont notamment été réalisées grâce à la consolidation des fournisseurs et l'optimisation de la maintenance. Les économies ont été intégrées dans les budgets GO vers l'avenir.
13. Établir des partenariats positifs en toute transparence et obtenir une note d'impression positive d'au moins 60 % pour la première année de partenariat.	Nous avons atteint un taux d'impression positive de 59 %. Bien que ce résultat soit d'un pour cent sous l'objectif, plus de la moitié des intervenants sondés ont une impression positive de Metrolinx; le score obtenu étant de 7, ou plus, sur 10.
14. Générer un revenu du rendement du capital investi de 3:1 et augmenter le revenu non tarifaire de 75 % avant mars 2019	Metrolinx, par l'entremise de sa division Marketing, a obtenu au minimum un rendement de 3:1 sur les campagnes de marketing et partenariats promotionnels. La division Marketing fait augmenter le nombre de passagers et les recettes au moyen d'éléments de marketing, de renseignements sur la clientèle, de l'établissement de partenariats et de la promotion de revenus autres ceux générés par les tarifs. Les données, la recherche et la perspicacité à la clientèle sont le fondement de nos décisions relatives à notre nombre de passagers et à la croissance des recettes. En adoptant une optique davantage commerciale, Metrolinx poursuit activement des sources de revenus autres que tarifaires grâce au développement de programmes de partenariats et ventes de publicité.
15. Accroître la capacité des services de trains et d'autobus de 25 % et améliorer la satisfaction de la clientèle de 86 % avant mars 2019	À la fin de l'exercice financier, la satisfaction de la clientèle de Go Transit était, dans son ensemble, de 73 %, soit 13 % sous notre objectif. Les services de train et d'autobus ont augmenté respectivement de 13,9 % et 6 %.

ANNEXE B – RAPPORT GRI

Dans le cadre de la Stratégie en matière de durabilité de Metrolinx (2015-2020), la société s'est engagée à mesurer le rendement, à consigner les résultats dans une carte de pointage ainsi qu'à diffuser cette information dans un rapport accessible au public.

Le rapport qui suit a été rédigé conformément au cadre de la Global Reporting Initiative (GRI). La Global Reporting Initiative représente une organisation approuvée par l'ONU qui permet aux entités d'assurer la gestion et de rendre compte de leur incidence environnementale, sociale et en matière de gouvernance (ESG) ainsi que de faire état des mesures prises pour la réduction des risques, le développement de la confiance et la diffusion d'initiatives fructueuses.

Ce rapport a été présenté afin de respecter les exigences fondamentales du cadre GRI.

Renseignements divulgués		Réponse
Généralités		
102-1	Nom de l'organisation	Metrolinx
102-2	Activités, marques, produits et services	Veuillez vous référer à la section du rapport : Description des activités (pages 7 à 14)
102-3	Emplacement du siège socialservices	Toronto, Ontario
102-4	Endroit où l'organisation exploite ses activités	Metrolinx exploite ses opérations en Ontario, Canada
102-5	Propriété et forme juridique	Veuillez vous référer à la section du rapport : Notre mandat (Page 5)
102-6	Marchés desservis	Carte des opérations et du transport en commun : https://www.gotransit.com/fr/planification-de-trajet/carte-du-rseau
102-7	Taille de l'organisation	Veuillez vous référer à la section du rapport : Faits saillants financiers et rapport sur le Plan d'activités (Page 7)
102-8	Renseignements sur les employés et autres intervenants de l'organisation	Au total, la société compte 4 070 employés qui œuvrent dans 102 emplacements différents Nombre total d'employés par contrat de travail : Permanents : F : 1 296 M : 2 640; temporaires : F : 91 M : 134 Nombre total d'employés selon le type d'emploi et le sexe Temps plein : F : 1 192 M : 2 596; temps partiel : F : 195 M : 178 Les données proviennent des registres du système de ressources humaines.
102-9	Chaîne d'approvisionnement	Veuillez vous référer à la section du rapport : Planification et développement (pages 10 à 11)
102-10	Changements importants apportés à l'organisation et à sa chaîne d'approvisionnement	Veuillez vous référer à la section du rapport : Planification et développement (pages 10 à 11)
102-11	Principe ou approche de précaution	Metrolinx est réglementé par le gouvernement fédéral ainsi que le gouvernement provincial et est soumis à la Loi de 2006 sur Metrolinx. Le bureau de gestion des risques d'entreprise (GRE) a mis en place des directives, processus et outils visant à soutenir Metrolinx ainsi que ses unités opérationnelles dans l'identification des risques susceptibles d'entraver l'atteinte des objectifs stratégiques. Metrolinx maintient en place une politique et un cadre exhaustifs en matière de GRE dont l'objectif est d'assurer que soient instaurés des processus solides pour l'identification, l'atténuation, la surveillance ainsi que le signalement des risques, et ce, à tous les niveaux hiérarchiques, notamment à la haute direction ainsi qu'au Conseil. La Politique GRE est élaborée selon le cadre intégré de gestion des risques d'entreprise (GRE) de 2017 du COSO ainsi que selon la norme ISO 31000. Un système de gestion environnementale conforme à la norme ISO 14001 est en place afin d'encadrer les processus opérationnels et de construction.
102-12	Initiatives externes	Veuillez vous référer à la section du rapport : Rapport sur les activités autres que financières (pages, 8 à15)

102-13	Adhésion aux associations	La liste des associations auxquelles Metrolinx participe activement évolue constamment. Ainsi, nous pouvons transmettre sur demande une liste à jour des associations dont nous sommes un membre actif.
102-14	Déclaration du plus haut dirigeant	Veuillez vous référer à la section du rapport : Message du chef de la direction (page 4)
102-16	Valeurs, principes, normes et règles en matière de comportement	http://www.metrolinx.com/fr/aboutus/metrolinxoverview/metrolinxoverview.aspx
102-18	Structure de gouvernance	http://www.metrolinx.com/fr/aboutus/board/board_governance.aspx
102-40	Liste des groupes d'intervenants	Principales catégories d'intervenants : équipe de la haute direction de Metrolinx, dirigeants et gestionnaires de processus de Metrolinx, gouvernements fédéral et provincial, clients, fournisseurs, sociétés locales de transport en commun, organismes non gouvernementaux, associations professionnelles ou de l'industrie et experts.
102-41	Conventions collectives	Pourcentage de l'ensemble des employés couverts par une convention collective : 54,3 %
102-42	Déterminer et sélectionner les intervenants	Chez Metrolinx, les intervenants possèdent des profils diversifiés qui varient en fonction de la division à laquelle ils participent et du thème pour lequel ils interviennent. De manière générale, Metrolinx identifie l'ensemble de ses intervenants selon le secteur où ils se situent dans le territoire desservi par la société.
102-43	Approche envers l'engagement des intervenants	L'engagement des intervenants, qu'ils soient élus ou non, consiste, mais sans s'y limiter, à la participation aux rencontres avec la communauté, aux allocutions, aux séances d'information aux élus, aux réunions municipales, aux présentations de Conseil, aux assemblées publiques, aux campagnes de mobilisation porteàporte dans les différents quartiers, à la distribution des documents, aux partenariats pour les contenus, aux bulletins électroniques et à la participation en ligne.
102-44	Principaux thèmes et préoccupations soulevés	L'engagement est axé sur les activités, initiatives, services ainsi que les projets de construction en cours et futurs qui existent actuellement dans le territoire desservi par Metrolinx. La société fait état de l'engagement par l'entremise de rapports mensuels portant sur les IRC ainsi que par ses objectifs stratégiques.
102-45	Entités incluses dans les états financiers de l'organisation	Veuillez vous référer à la section du rapport : États financiers – information relative aux transactions et soldes entre apparentés (pages 62)
102-46	Définition du contenu du rapport et du périmètre des thèmes	À titre d'organisme de transport en commun, Metrolinx encourage l'engagement des intervenants envers un vaste éventail de thèmes qui visent l'amélioration de la performance et l'élaboration d'initiatives stratégiques. En juin 2014, Metrolinx a fait appel à une société indépendante pour procéder à un exercice solide de mobilisation auprès des intervenants internes et externes. L'objectif de cet exercice était de comprendre comment les intervenants percevaient Metrolinx dans des contextes notamment sociaux, environnementaux et économiques qui ont une incidence importante sur les décisions prises.

102-47	Liste des thèmes importants	Les sujets de grand intérêt qui ont été soulevés par les intervenants lors de l'exercice de 2014 portant sur le modèle d'importance étaient les suivants : les programmes en lien avec la santé et la sécurité ainsi que la réduction des lésions et maladies professionnelles; Le prolongement des projets de transport en commun vers les secteurs à densité élevée; les considérations environnementales, sociales et économiques dont il faut tenir compte lors de la planification et la conception; – l'accessibilité en transport en commun, à pied et à vélo; les considérations envers la résilience au climat dont il faut tenir compte lors de la planification de l'amélioration des infrastructures; l'accès aux services de transport en commun; les avantages à long terme liés aux décisions financières; les considérations envers la durabilité lors des processus d'appel d'offres; la ponctualité et la fiabilité des services; l'élaboration d'une politique d'approvisionnement durable; l'obtention d'un financement stable de la part du gouvernement; l'équitabilité et l'honnêteté envers les partenaires, les entrepreneurs et les fournisseurs; l'abordabilité des services de transport en commun; et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
102-48	Retraitement de l'information	Aucun retraitement d'importance
102-49	Changements apportés au rapport	Nous avons pris les mesures nécessaires pour intégrer le cadre GRI (Global Reporting Initiative) au rapport annuel de Metrolinx.
102-50	Période visée par le rapport	Le rapport annuel de 2018-2019 de Metrolinx présente des renseignements et données détaillés pour l'exercice financier 2018 (EF18) et 2019 (EF2019), qui s'échelonne du 1er avril 2018 au 31 mars 2019.
102-51	Date du dernier rapport	Le rapport annuel le plus récent n'a pas été rédigé selon le cadre GRI.
102-52	Cycle du rapport	Nous publions notre rapport de la direction sur une base annuelle.
102-53	Personne-ressource pour répondre aux questions	Pour soumettre un commentaire ou une question, ou pour obtenir de plus amples renseignements au sujet de ce rapport, veuillez communiquer avec nous au 416 874-5900.
102-54	Confirmation de préparation du rapport en conformité avec le GRI	Ce rapport a été préparé conformément aux normes fondamentales de GRI.
102-55	Index du contenu GRI	Ce document est organisé conformément aux indicateurs GRI et sert d'index du contenu GRI.
102-56	Assurance externe	L'index GRi procède d'une autodéclaration. Aucune assurance externe n'a été obtenue à ce sujet cette année.
Renseignements précis divulgués		
Enjeux d'importance pour Metrolinx		**Section du rapport ou référence externe**
Rendement économique		
103-1	Explication du thème important ainsi que de ses paramètres	Assurer le financement du gouvernement et signalement du rendement économique direct de Metrolinx sont des sujets de grande importance pour les intervenants tant internes qu'externes. À titre d'organisme gouvernemental, le financement accordé par le gouvernement a une incidence directe sur les activités de Metrolinx.

103-2	L'approche de gestion et ses composantes	Les détails concernant le rendement économique sont divulgués dans les états financiers contenus dans le rapport annuel de Metrolinx. La division de la gestion de Metrolinx est responsable de la préparation et de la représentation fidèle des états financiers, conformément aux normes comptables canadiennes du secteur public.
103-3	Approche pour l'évaluation de la gestion	Veuillez vous référer à la section du rapport : Rapport de vérification indépendant (pages 40 à 42)
201-1	Valeur économique directe créée et distribuée	Veuillez vous référer à la section du rapport : États financiers – états des résultats (page 48)
201-4	Soutien financier reçu de la part du gouvernement	Veuillez vous référer à la section du rapport : Subventions aux investissements (page 23)
103-1	Explication du thème important ainsi que de ses paramètres	Les intervenants ont indiqué que les avantages à long terme liés aux décisions financières et que l'équitabilité et l'honnêteté envers les partenaires, les entrepreneurs et les fournisseurs représentaient des enjeux d'importance. L'Initiative d'approvisionnement du transport en commun (IATC) assure une bonne expérience pour la clientèle, l'efficacité et la rentabilité des services, ce qui permet aux municipalités de maximiser leurs investissements dans le transport en commun et de répondre aux besoins des clients et contribuables.
103-2	L'approche de gestion et ses composantes	L'accord de gouvernance (AG) est l'entente conclue entre Metrolinx et les municipalités participantes qui énonce les principes de facilitation de l'approvisionnement commun ainsi que les rôles et les responsabilités de chacun. Une comité directeur est mis sur pied pour chaque projet et celuici est constitué de représentants des sociétés de transport participantes. http://www.metrolinx.com/fr/projectsandprograms/tpi/tpi.aspx
103-3	Approche pour l'évaluation de la gestion	L'accord de gouvernance quinquennal de l'IATC prenait fin le 1er décembre 2018. À la fin de 2018, nous avons commencé à travailler sur le nouvel Accord de gouvernance pour l'IATC.
203-2	Impacts économiques indirects substantiels	http://www.metrolinx.com/fr/projectsandprograms/tpi/tpi.aspx
Gestion environnementale		
103-1	Explication du thème important ainsi que de ses paramètres	Les intervenants ont indiqué que la réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi que des polluants atmosphériques représentait l'un des enjeux principaux. Metrolinx a évalué et calculé ses émissions de gaz à effet de serre et de principaux contaminants atmosphériques, tant en intensité qu'en valeur absolue. Les émissions de l'EF 2017-2018 sont nos données les plus récentes.
103-2	L'approche de gestion et ses composantes	La Stratégie en matière de durabilité de Metrolinx (2015-2020) indique qu'il y a eu une réduction tant au niveau de l'énergie utilisée que des émissions produites. Metrolinx a atteint les objectifs suivants : réduction de 15 % de la consommation de carburant par kilomètre-passager payant (EF 20122013); réduction de 15 % des émissions de GES liées aux véhicules de la société par kilomètre-passager payant (EF 2012-2013); et réduction de 20 % pour l'ensemble des PCA rejetés par kilomètre-passager payant (EF 2012-2013).

103-3	Approche pour l'évaluation de la gestion	Émissions pour l'EF 2017-2018 selon le cadre 1* : 239 669 tonnes de CO2 Émissions pour l'EF 2017-2018 selon le cadre 2* : 4 793 tonnes de CO2 Principaux contaminants atmosphériques pour EF 20172018** : 2 003 844 kg
305-1	Émissions directes de GES (cadre 1) provenant de sources appartenant ou contrôlées par Metrolinx	Émissions pour l'EF 20172018. Émissions directes brutes pour le cadre 1 : 239 669 tonnes de CO2. Gaz compris dans les calculs : CO2, CH4, N2O, PM10, HC, NOx, CO, SO2, COV, Émissions biogènes de CO2 exprimées en tonnes métriques de CO2 : aucune Année de référence des calculs : Exercice financier allant du 1er avril 2012 au 31 mars 2013 Raison pour laquelle cette année a été sélectionnée : il s'agit de la première année où nous détenons des ensembles de données complets Année de référence pour les émissions du cadre 1 : 179 622 tonnes de CO2 Changements importants dans la quantité d'émissions : Aucun nouveau calcul effectué. Augmentation dans les données absolues portant sur les émissions du cadre 1 en raison de l'accroissement des services offerts par les trains et les autobus de Go, des nouvelles gares et des services d'UP Express qui ont été lancés à l'EF 20162017. Source des facteurs d'émissions : Les facteurs des émissions de GES sont contenus dans le rapport d'inventaire national et les facteurs d'émissions de PCA peuvent être obtenus auprès de l'Association des chemins de fer du Canada ou de la base de données GHGenius. Pour les gares et installations de maintenance, les émissions de GES dues à l'achat d'électricité et à la consommation de gaz naturel ont été calculées à l'aide des facteurs d'émission du rapport d'inventaire national. Source de potentiel de réchauffement du globe (PRG) : Cinquième rapport d'évaluation (AR5) du GIEC, chapitre 8, page 22 Approche de consolidation des émissions : Contrôle opérationnel Les émissions sont calculées selon la Norme de comptabilisation et de déclaration destinée à l'entreprise du Protocole des gaz à effet de serre.
305-2	Émissions indirectes de GES dues à la consommation d'énergie (cadre 2) achetée par Metrolinx	Émissions déclarées pour l'EF 2017-2018. Émissions indirectes brutes pour le cadre 2 : 4 793 tonnes de CO2. Année de référence des calculs : Exercice financier allant du 1er avril 2012 au 31 mars 2013 Année de référence pour les émissions du cadre 2 : 8 872 tonnes de CO2 Veuillez vous référer au point 3051 pour les renseignements sur les gaz compris dans les calculs, les raisons qui ont permis de déterminer l'année de référence, les facteurs d'émission et les sources de PRG ainsi que la méthodologie employée.
Gestion sociale		
103-1	Explication du thème important ainsi que de ses paramètres	Les intervenants ont indiqué que les considérations envers la durabilité lors des processus d'appel d'offres et que la priorisation des avantages liés aux décisions financières représentaient des enjeux d'importance. Les investissements faits devraient être avantageux pour les communautés. Ainsi, grâce aux projets en cours dans les communautés locales, nous offrons des occasions d'emplois, d'apprentissage en plus d'autres possibilités.

103-2	L'approche de gestion et ses composantes	Le projet Crosstown sera réalisé grâce à des mécanismes de diversification des modes de financement et d'approvisionnement. Le programme d'avantages communautaires sera intégré au contrat final qui sera conclu entre Metrolinx, le spécialiste de la passation des marchés, Infrastructure Ontario et le soumissionnaire retenu.
413-1	Activités de mobilisation des communautés locales, évaluation de l'incidence et élaboration de programmes	Selon l'entente relative aux avantages communautaires du projet Crosstown, Metrolinx s'engage à consacrer 10 % de l'ensemble des heures de travail des métiers à des employés provenant de communautés historiquement désavantagées ainsi qu'à des groupes aspirant à l'égalité. En date du 31 décembre 2018, 485 698 $ provenant du budget du projet avaient été versés à des organismes sociaux et 5,4 millions $ avaient été dépensés chez des entreprises locales situées aux abords d'Eglinton. Au total, 254 personnes ont été embauchées dans le cadre du programme d'avantages communautaires.