

Metrolinx

États financiers
31 mars 2024



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 (l'« organisation ») au 31 mars 2024, ainsi que des résultats de son exploitation, 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 l'organisation, qui comprennent :

- l'état de la situation financière au 31 mars 2024;
- 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;
- les notes annexes, qui comprennent les principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

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 l'organisation 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.

PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.
PwC Tower, 18 York Street, bureau 2500, Toronto (Ontario) Canada M5J 0B2
Tél. : +1 416 863-1133, Téléc. : +1 416 365-8215, Téléc. courriel : ca_toronto_18_york_fax@pwc.com



Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent du rapport de gestion et du rapport annuel.

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 désignées ci-dessus 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, 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 l'organisation à poursuivre ses activités, 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 l'organisation ou de cesser ses activités, ou si elle n'a aucune autre solution réaliste que de le faire.

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

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 influencer 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 du processus. 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 l'organisation;
- 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 l'organisation à poursuivre ses activités. 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 l'organisation à cesser ses activités;
- 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, entre autres informations, 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.

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

Comptables professionnels agréés, experts-comptables autorisés

Toronto (Ontario)

Le 27 juin 2024

Metrolinx

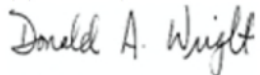
État de la situation financière

Au 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

	2024	2023
	\$	\$
Actif		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 5)	593 022	438 312
Créances et autres montants à recevoir (note 8)	260 262	239 170
Apports à recevoir (note 9)	2 961 263	2 623 130
Pièces de rechange et fournitures	36 245	26 907
Charges payées d'avance	58 908	62 615
Instruments dérivés (note 24)	305	-
	<hr/>	<hr/>
	3 910 005	3 390 134
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario – à long terme (note 12)	2 703 655	3 182 580
Autres actifs (note 6)	92 925	90 368
Immobilisations (note 7)	41 972 887	36 590 079
Acomptes sur terrains (note 10)	254 748	176 634
Avances sur projets d'investissement (note 10)	158 922	169 456
Bail à long terme (note 11)	24 937	25 264
	<hr/>	<hr/>
	49 118 079	43 624 515
Passif		
À court terme		
Dettes et charges à payer (notes 17 et 22)	3 836 499	3 316 153
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO (note 5)	128 301	122 591
Passifs au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations – à court terme (note 25)	23 795	6 182
Instruments dérivés (note 24)	-	2 351
	<hr/>	<hr/>
	3 988 595	3 447 277
Dettes à long terme (note 12)	2 703 655	3 182 580
Passifs au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations – à long terme (note 25)	222 586	219 837
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 13)	36 759 156	31 822 854
Passif au titre des prestations de retraite supplémentaires (note 15)	61 065	66 111
Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs (note 16)	166 108	167 174
	<hr/>	<hr/>
	43 901 165	38 905 833
Actif net		
Actifs nets investis en immobilisations (note 18)	5 381 020	4 881 233
Actifs nets investis dans le bail à long terme (note 11)	24 937	25 264
Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 19)	26 332	26 332
Insuffisance des actifs nets non grevés d'une affectation	(215 680)	(211 796)
	<hr/>	<hr/>
	5 216 609	4 721 033
Cumul des gains et des pertes de réévaluation (note 24)	305	(2 351)
	<hr/>	<hr/>
	49 118 079	43 624 515
Dépendance économique (note 2)		
Engagements (note 20)		
Éventualités (note 21)		

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 2024

(en milliers de dollars)

	2024	2023
	\$	(montants retraités) \$ (note 3)
Produits		
Produits tarifaires	429 191	308 538
Produits non tarifaires tirés de la carte PRESTO	82 500	69 766
Autres produits non tarifaires	60 821	57 892
Produits tirés de la construction effectuée pour des tiers	75 803	21 650
Apport de la Province de l'Ontario	1 213 296	1 001 887
Produits d'intérêts	41 095	28 745
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (note 13)	1 134 468	1 030 054
	<u>3 037 174</u>	<u>2 518 532</u>
Charges		
Fournitures et services	410 430	274 851
Entretien du matériel	156 174	140 046
Installations et voies	212 849	173 352
Salaires et charges sociales	586 503	498 614
Exploitation des trains et des autobus	450 973	436 029
Charges liées à la construction effectuée pour des tiers	101 259	21 677
Amortissement des immobilisations	1 053 930	1 004 680
Amortissement du bail à long terme	327	327
Perte (profit) à la cession et à la dépréciation d'immobilisations	102 744	(9 041)
	<u>3 075 189</u>	<u>2 540 535</u>
Excédent des charges sur les produits	<u>(38 015)</u>	<u>(22 003)</u>

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 2024

(en milliers de dollars)

					2024	2023
						(note 3)
	Investis en immobi- lisations \$ (note 18)	Investis dans le bail à long terme \$ (note 11)	Actifs nets grevés d'une affectation interne \$ (note 19)	Insuffisance des actifs nets non grevés d'une affectation \$	Total \$	Total \$ (note 3)
Solde à l'ouverture	4 881 233	25 264	26 332	(211 796)	4 721 033	4 147 944
Excédent des charges sur les produits	-	-	-	(38 015)	(38 015)	(22 003)
Amortissement (déduction faite de l'amortissement porté aux produits)	(17 520)	(327)	-	17 847	-	-
Acquisitions de terrains, y compris les acomptes	533 591	-	-	-	533 591	595 092
Cession de terrains	(16 284)	-	-	16 284	-	-
Solde à la clôture	5 381 020	24 937	26 332	(215 680)	5 216 609	4 721 033

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des flux de trésorerie

Pour l'exercice clos le 31 mars 2024

(en milliers de dollars)

	2024	2023
	\$	\$
		(note 3)
Flux de trésorerie liés aux		
Activités de fonctionnement		
Excédent des charges sur les produits	(38 015)	(22 003)
Amortissement des immobilisations et du bail à long terme	1 054 257	1 005 007
Perte (profit) à la cession et à la dépréciation d'immobilisations	102 744	(9 041)
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(1 134 468)	(1 030 054)
Avantages sociaux futurs, déduction faite des paiements	(6 113)	(3 424)
	(21 595)	(59 515)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		
Créances et autres montants à recevoir	(21 091)	21 583
Pièces de rechange et fournitures	(9 339)	(2 013)
Charges payées d'avance	3 707	(32 855)
Dettes et charges à payer	45 258	8 793
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	5 710	10 936
Autres actifs	(2 557)	7 035
	93	(46 036)
Activités d'investissement		
Achat d'immobilisations	(6 188 462)	(3 986 410)
Produit de la cession d'immobilisations	11 595	59 515
Acomptes sur terrains (note 18)	(254 748)	(176 634)
Avances sur projets d'investissement (note 10)	(158 922)	(169 456)
	(6 590 537)	(4 272 985)
Activités de financement		
Subventions reçues pour l'achat de terrains	533 591	595 092
Apports de capital	6 211 563	3 457 944
	6 745 154	4 053 036
Variation nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et de la trésorerie grevée d'affectations internes	154 710	(265 985)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture	438 312	704 297
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture	593 022	438 312
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	475 090	506 608
Variation des passifs au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	20 362	579
Variation de la dette à long terme au titre des immobilisations	(478 925)	414 252
Activités de financement sans effet de trésorerie		
Variation des apports de capital à recevoir	(338 133)	(780 008)
Variation de l'apport à recevoir de la Province de l'Ontario	478 925	(414 252)

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 2024

(en milliers de dollars)

	2024	2023
	\$	\$
Solde à l'ouverture de l'exercice	(2 351)	-
Gains (pertes) latents attribuables aux		
Contrats à terme de gré à gré sur le carburant (note 24)	305	(2 351)
Montants reclassés à l'état des résultats :		
Contrats à terme de gré à gré sur le carburant (note 24)	2 351	-
Gains et pertes de réévaluation nets	2 656	(2 351)
Solde à la clôture de l'exercice	305	(2 351)

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2024

(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 ») en vue de transfigurer la mobilité et de relier les collectivités de la région élargie du Golden Horseshoe. 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, de London 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. À l'heure actuelle, PRESTO utilise une technologie de carte à puce intelligente qui remplace les billets, les jetons, les laissez-passer et l'argent comptant, et qui permet le paiement par carte de crédit ou de débit auprès de toutes les agences de transport. Les usagers peuvent donc se déplacer facilement d'une municipalité à une autre.

2 Dépendance économique

Metrolinx tire actuellement ses produits principalement de la prestation de services de transport par GO Transit, de 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, 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 publiques ci-dessus pour la prestation continue, le développement de ses services et l'acquittement de ses obligations. En tant qu'agence d'État relevant du gouvernement de l'Ontario, Metrolinx reçoit de ce même gouvernement des subventions annuelles visant à couvrir la différence entre ses produits et ses charges, ainsi que du financement destiné au renouvellement et à l'expansion des infrastructures.

(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.

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 et autres montants à recevoir	Coût amorti
Apports à recevoir	Coût amorti
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario – à long terme	Coût amorti
Instruments dérivés	Juste valeur
Dettes et charges à payer	Coût amorti
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	Coût amorti
Dettes à long terme	Coût amorti

La juste valeur de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des créances et des apports à recevoir, des dettes et charges à payer 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 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. En raison de 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 gains et pertes latents sur la juste valeur des instruments dérivés sont comptabilisés à l'état des gains et pertes de réévaluation.

Metrolinx ne détient ni n'émet d'instruments financiers dérivés à des fins de transaction ou de spéculation, et des contrôles sont en place pour détecter et empêcher ces activités.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

(en milliers de dollars)

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 des activités comme 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. Les paiements de service annuel et les paiements sur le cycle de vie sont versés annuellement sur la durée du contrat.

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 informatique et logiciels	De 5 à 10 ans
Sauts-de-mouton	50 ans
Autres, dont le mobilier et le matériel	De 3 à 12 ans

Les travaux de construction 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. Les terrains et les servitudes permanentes ont tous deux une durée de vie indéterminée et ne sont donc pas amortis.

(en milliers de dollars)

Partenariats public-privé

Un partenariat public-privé est une entente conclue entre une entité du secteur privé et Metrolinx pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien d'immobilisations corporelles, comme des infrastructures de transport en commun. Les actifs sont présentés à titre d'immobilisations à l'état de la situation financière et sont initialement comptabilisés au coût, qui correspond à la juste valeur à la date de comptabilisation. Le coût comprend le montant brut de la contrepartie versée pour acquérir, construire, mettre en valeur ou améliorer une immobilisation corporelle, ainsi que tous les coûts directement attribuables au cours de la construction de l'actif, tels que les charges d'intérêt. Les travaux de construction en cours sont comptabilisés en fonction de l'avancement des travaux, information qui est fournie par l'équipe de réalisation des projets de Metrolinx, Infrastructure Ontario ou un expert-conseil externe (par exemple un certificateur indépendant).

Lorsqu'elle comptabilise une immobilisation corporelle dans le cadre d'une entente de partenariat public-privé et qu'elle a l'obligation de verser une contrepartie à l'entité du secteur privé, Metrolinx comptabilise un passif correspondant à titre de dette à long terme à l'état de la situation financière. La dette à long terme est initialement évaluée au même montant que l'actif connexe, déduction faite de toute contrepartie que Metrolinx a déjà versée à l'entité du secteur privé. Les autres contreparties en lien avec l'entente de partenariat public-privé, comme les paiements des coûts d'exploitation et d'entretien, sont exclues de l'évaluation de la dette à long terme.

Des modèles financiers sont utilisés pour calculer la valeur des coûts d'entretien continu pendant la période d'exploitation et d'entretien. La dette à long terme est comptabilisée au coût amorti en fonction du taux d'intérêt implicite, qui correspond habituellement au taux d'intérêt stipulé dans l'entente de partenariat public-privé. Le taux d'intérêt implicite doit demeurer stable pendant toute la durée de l'entente, à moins que les modalités n'aient été renégociées.

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.

Prestations de retraite supplémentaires et autres 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.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2024

(en milliers de dollars)

Produits

Tous les produits sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice. La trésorerie reçue pour laquelle des biens ou des services n'ont pas été fournis à la fin de l'exercice est comptabilisée dans les dettes et charges à payer.

Selon les caractéristiques d'une transaction génératrice de produits assortie d'obligations de prestation, Metrolinx peut agir soit pour son propre compte, soit comme mandataire. Lorsque Metrolinx agit pour son propre compte, les produits sont comptabilisés sur une base brute et les produits et les charges directes connexes sont comptabilisés dans des postes distincts à l'état des résultats. Lorsque Metrolinx agit comme mandataire, les produits sont comptabilisés sur une base nette, déduction faite des escomptes, des commissions et des charges directes connexes, dans un poste de produits unique.

Ajustement par suite de l'adoption d'une nouvelle norme comptable

Depuis le 1^{er} avril 2023, Metrolinx applique les dispositions du chapitre SP 3400, « Revenus ». Cette norme a été mise en œuvre sur une base rétroactive modifiée, avec retraitement des états financiers de la période précédente. Par conséquent, les produits d'exploitation présentés à l'état des résultats de Metrolinx pour 2023 sont ventilés comme suit :

	2023 (Données publiées) \$	Ajustement par suite de l'adoption \$	2023 (Données retraitées) \$
Produits			
Produits d'exploitation	424 502	(424 502)	-
Produits tarifaires	-	308 538	308 538
Produits non tarifaires tirés de la carte PRESTO	-	69 766	69 766
Autres produits non tarifaires	-	57 892	57 892
Charges			
Fournitures et services	263 157	11 694	274 851

Produits tarifaires

Les produits tarifaires comprennent les produits générés par les services de transport en commun, notamment GO Transit et UP Express. Ils sont comptabilisés lorsque le service de transport est fourni. Les produits tarifaires sont générés par la vente de billets papier, notamment au moyen de machines distributrices, de billets électroniques, etc. Ils sont comptabilisés lorsque la transaction ou l'événement a eu lieu et que l'obligation de prestation liée aux services sous-jacents a été remplie.

Produits non tarifaires tirés de la carte PRESTO

Les produits non tarifaires tirés de la carte PRESTO rendent compte des droits versés par les fournisseurs de transport en commun pour l'utilisation du système PRESTO et sont fortement influencés par les produits tarifaires et l'achalandage des fournisseurs de transports en commun dans la région où ceux-ci exercent leurs activités. Les produits non tarifaires tirés de la carte PRESTO sont comptabilisés lorsque la transaction ou l'événement a eu lieu et que l'obligation de prestation liée aux services ou aux biens sous-jacents a été remplie.

(en milliers de dollars)

Autres produits non tarifaires

Les autres produits non tarifaires proviennent principalement des partenariats et de la publicité, des droits d'utilisation des voies, des frais de stationnement réservé et de la location de locaux commerciaux. Les autres produits non tarifaires sont comptabilisés au prorata sur la durée du contrat, c'est-à-dire lorsque la transaction ou l'événement a eu lieu et que l'obligation de prestation liée aux services ou aux biens sous-jacents a été remplie. Pour ce qui est des produits sans obligation de prestation, ils sont comptabilisés lorsque Metrolinx a le pouvoir de revendiquer ou de prélever une entrée de ressources économiques et que les produits sont attendus.

L'adoption de la nouvelle norme comptable a donné lieu à un ajustement de 11 694 \$ se rapportant à une transaction génératrice de produits qui a été comptabilisée sur une base nette en 2023; l'effet compensatoire est inclus dans les fournitures et services à l'état des résultats. Conformément à la nouvelle norme sur les revenus, ce montant a été ajusté pour être présenté sur une base brute.

Produits et charges liés à la construction effectuée pour des tiers

Les produits tirés de la construction effectuée pour des tiers comprennent les produits tirés des remboursements par des tiers d'immobilisations détenues ultimement par des tiers. Les produits sont comptabilisés lorsqu'une transaction ou un événement est survenu et que Metrolinx s'attend à obtenir des avantages économiques futurs. Les charges liées à la construction effectuée pour des tiers comprennent les dépenses engagées pour des immobilisations qui appartiendront ultimement à des tiers. Les charges sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

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 des 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.

Passifs au titre des sites contaminés

Metrolinx présente des passifs environnementaux liés à la gestion et à l'assainissement de sites contaminés lorsqu'elle est directement responsable d'engager de tels coûts ou en accepte la responsabilité. Metrolinx a évalué et répertorié la totalité des sites contaminés, conformément aux Normes comptables pour le secteur public et aux réglementations environnementales. Le coût de l'assainissement est calculé à partir des meilleures informations disponibles et il est examiné annuellement.

(en milliers de dollars)

Passifs au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

Metrolinx présente des passifs liés aux obligations juridiques en vertu desquelles elle est tenue d'engager des coûts pour mettre une immobilisation corporelle hors service. Un passif au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations a été comptabilisé relativement aux activités visant le respect de la mise hors service des immobilisations, déterminée selon les estimations de l'ampleur et du coût des activités visant le respect des exigences liées aux obligations.

Une part importante du passif au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations résulte du retrait et de l'élimination des substances désignées, comme l'amiante contenu dans les bâtiments et les ponts exploités par Metrolinx, et des activités de mise hors service obligatoires relativement aux réservoirs et aux baux. L'évaluation des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations est également influencée par les activités visant à régler l'obligation, en totalité ou en partie, au cours de l'exercice ou par tout changement à l'obligation juridique, le cas échéant. Au moment de la comptabilisation initiale d'une obligation liée à la mise hors service d'immobilisations, le coût de l'immobilisation connexe faisant l'objet d'un usage productif est majoré du montant comptabilisé et amorti sur la durée d'utilité résiduelle de cette immobilisation. Par la suite, toute révision apportée au coût estimé de l'obligation aura pour effet d'entraîner des variations de la valeur comptable des immobilisations connexes faisant l'objet d'un usage productif et amorties sur la durée d'utilité résiduelle de cette immobilisation.

En ce qui concerne l'estimation des passifs d'importants portefeuilles de bâtiments similaires contenant de l'amiante et d'autres substances désignées et des activités de mise hors service obligatoires relativement aux réservoirs, Metrolinx a recours à des évaluations d'experts concernant l'ampleur et la nature des activités de mise hors service de l'immobilisation afin de mesurer le passif. Cette information est ensuite extrapolée à un groupe d'immobilisations similaires. Pour l'estimation des passifs relatifs aux ponts contenant les substances désignées, Metrolinx se base sur le coût historique pour mesurer le passif au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, puis extrapole les résultats.

Pour l'estimation des passifs relatifs au retrait des améliorations locatives, Metrolinx se base sur le coût historique ou des évaluations d'experts concernant un taux d'actualisation approprié pour mesurer les passifs au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, puis extrapole les résultats. Le passif est révisé au fil des nouvelles informations obtenues afin de refléter les immobilisations.

Metrolinx actualise d'importantes obligations lorsque le montant et le calendrier des flux de trésorerie sont hautement certains et qu'il s'écoulera au moins cinq années à compter de la date de clôture avant le règlement de l'obligation. Le taux d'actualisation et le taux d'inflation devraient refléter les risques propres au passif lié à la mise hors service des immobilisations. Au 31 mars 2024, tous les passifs au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations ont été comptabilisés au coût actuel en dollars constants et n'ont pas été actualisés.

Utilisation d'estimations

La préparation d'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'évaluation des immobilisations, la dépréciation et l'amortissement, certains passifs à payer, les passifs au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, les passifs au titre des prestations de retraite supplémentaires et d'autres avantages sociaux futurs.

(en milliers de dollars)

Adoption de nouvelles normes comptables et notes d'orientation concernant la comptabilité

Le 1^{er} avril 2023, Metrolinx a adopté deux nouvelles normes comptables et une nouvelle note d'orientation concernant la comptabilité, comme l'exige le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public. Après leur mise en œuvre, les états financiers refléteront les nouvelles obligations en matière de présentation et d'informations à fournir. L'incidence de l'adoption de ces normes est décrite ci-après :

Le nouveau chapitre SP 3400, « Revenus », établit des normes de comptabilisation et d'information relatives aux revenus et exige la détermination des obligations de prestation associées à ceux-ci et la présentation d'information à leur sujet. Metrolinx a adopté cette norme sur une base rétroactive modifiée, avec retraitement des états financiers de la période précédente. L'adoption de cette norme comptable n'a pas eu d'incidence sur l'évaluation des produits, mais seulement sur la comptabilisation, la présentation et les informations à fournir, comme il est indiqué à la note 3.

Le nouveau chapitre SP 3160, « Partenariats public-privé », établit des normes de comptabilisation et d'information relatives aux partenariats conclus entre Metrolinx et des entreprises du secteur privé lorsque l'entité du secteur privé a l'obligation a) de concevoir, de construire, d'acquérir ou d'améliorer un actif nouveau ou existant; b) de financer l'opération après la mise en état d'utilisation (par exemple, pour un service); c) d'exploiter et d'entretenir l'actif. Les partenariats public-privé de Metrolinx sont comptabilisés comme des investissements à titre d'immobilisations avec une dette à long terme correspondante. Metrolinx a adopté cette norme sur une base rétroactive modifiée, avec retraitement des états financiers de la période précédente. L'adoption de cette norme comptable n'a pas eu d'incidence sur la comptabilisation et l'évaluation des partenariats public-privé. Elle n'en a eu que sur les informations à fournir, comme il est indiqué aux notes 3 et 12.

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 d'autres organismes sous contrôle commun de la Province.

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 gré à gré sur le carburant diesel servant à fixer les frais d'exploitation futurs engagés par Metrolinx relativement à sa propre utilisation. Au 31 mars 2024, il y avait trois contrats d'achat de diesel en vigueur.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2024

(en milliers de dollars)

5 Soldes de portefeuilles électroniques de la carte PRESTO

Les soldes des portefeuilles électroniques de la carte PRESTO, d'un total de 128 301 \$ (122 591 \$ en 2023), 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.

6 Autres actifs

Les autres actifs incluent un montant de 66 144 \$ (65 042 \$ en 2023) qui est lié à des garanties de qualité accrue pour une période de 30 ans. Au 31 mars 2024, les actifs sous-jacents auxquels les garanties se rapportent n'avaient pas été mis en service.

7 Immobilisations

	2024		2023	
	Coût \$	Amortissement cumulé \$	Montant net \$	Montant net \$
Terrains	4 651 430	-	4 651 430	4 265 863
Bâtiments	2 535 861	934 743	1 601 118	1 689 859
Améliorations locatives	122 621	79 372	43 249	45 228
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	3 764 623	1 732 758	2 031 865	2 170 179
Améliorations aux installations d'emprise ferroviaire	1 483 020	882 835	600 185	669 007
Sauts-de-mouton, voies et installations	4 849 738	1 520 178	3 329 560	3 320 120
Travaux de construction en cours	26 979 205	-	26 979 205	21 310 334
Autobus	439 818	282 079	157 739	191 637
Aires de stationnement	1 338 885	579 471	759 414	821 281
Matériel informatique et logiciels	2 017 676	1 452 952	564 724	795 000
Autres	1 767 833	513 435	1 254 398	1 311 571
	<u>49 950 710</u>	<u>7 977 823</u>	<u>41 972 887</u>	<u>36 590 079</u>

Les travaux de construction en cours portent sur les éléments suivants :

	2024 \$	2023 \$
Expansion du couloir ferroviaire	4 081 957	2 486 094
Gare Union	575 392	555 330
Parc ferroviaire	79 961	64 296
Système PRESTO	84 514	102 410
Transport léger sur rail et service rapide par bus	12 776 948	11 942 386
Métros	6 153 438	3 366 113
Autres	3 226 995	2 793 705
	<u>26 979 205</u>	<u>21 310 334</u>

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2024

(en milliers de dollars)

Projets liés au métro

La Province a adopté en juillet 2019 un règlement modifiant la *Loi de 2006 sur Metrolinx* pour officialiser sa prise de contrôle de la planification, de la conception et de la construction du prolongement de la ligne de métro vers Scarborough, du prolongement de la ligne de métro Yonge North et de la ligne de métro destinée à réduire la congestion (remplacé par la ligne Ontario) auparavant contrôlés par la Ville de Toronto (la « Ville ») et par la Toronto Transit Commission (la « TTC »). Ainsi, ces projets sont devenus la responsabilité exclusive de Metrolinx. En août 2019, les contrats liés au métro ont été transférés de la TTC à Metrolinx, ce qui a permis à Metrolinx de s'occuper de l'approvisionnement et de la gestion des activités de conception et d'aménagement.

En février 2020, la Ville et la Province ont signé un accord préliminaire (le « partenariat Ontario-Toronto pour le transport en commun »), lequel indique notamment que la Province procédera avec la Ville à un examen financier et à un exercice de rapprochement relatifs aux investissements effectués par la TTC pour financer la planification, la conception et les travaux de génie des projets liés au métro.

Le 26 novembre 2023, la Province et la Ville ont signé une lettre énonçant les conditions recommandées dans le document publié par le Groupe de travail sur le nouvel accord Toronto-Ontario et précisant que le grand livre sur l'exercice historique de réconciliation du financement du transport en commun est réglé et apuré. Metrolinx a donc comptabilisé une dette de 52 113 \$ au titre des coûts de conception liés aux projets engagés avant le 1^{er} septembre 2019 qui a été portée en diminution des montants historiques à recevoir de la Ville (notes 8 et 13). Pour l'exercice clos le 31 mars 2024, les coûts de conception ont été inscrits à l'actif dans les travaux de construction en cours et les montants historiques résiduels de 118 135 \$ à recevoir de la Ville ont été décomptabilisés, puis comptabilisés dans les fournitures et services.

8 Créances et autres montants à recevoir

Les créances et autres montants à recevoir se ventilent comme suit :

	2024 \$	2023 \$
Taxe de vente harmonisée recouvrable	102 205	70 526
Remboursements par des tiers	118 645	50 012
Autres créances	39 412	43 845
	<hr/>	<hr/>
	260 262	164 383
Coûts de projets irrécupérables à recouvrer de la Ville de Toronto	-	74 787
	<hr/>	<hr/>
	260 262	239 170

Au 31 mars 2024, les créances et autres montants à recevoir comprenaient un montant de 74 787 \$ lié à la conception du couloir de transport léger sur rail (« TLR ») de Scarborough à Toronto engagé par Metrolinx au 31 mars 2016. Ce montant ne comprenait pas les coûts liés à une quelconque modification ou résiliation de contrats avec des tiers fournisseurs. Au 31 mars 2024, les créances ont été réglées conformément aux modalités du document publié par le Groupe de travail sur le nouvel accord Toronto-Ontario (note 7).

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2024

(en milliers de dollars)

9 Apports à recevoir

Les apports à recevoir se ventilent comme suit :

	2024 \$	2023 \$
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario	2 925 716	2 511 563
Apports à recevoir de municipalités (note 13)	-	95 656
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	8 547	11 839
Apports à recevoir d'autres organismes	-	4 072
	<u>2 961 263</u>	<u>2 623 130</u>

10 Acomptes sur terrains et avances sur projets d'investissement

Les acomptes sur terrains et les avances sur projets d'investissement comprennent les éléments suivants :

	2024 \$	2023 \$
Région de York	147 045	135 053
TTC	3 368	3 368
Ligne Ontario – divers	103 436	37 311
Autres acomptes sur terrains	899	902
Total des acomptes sur terrains	<u>254 748</u>	<u>176 634</u>

	2024 \$	2023 \$
Région de York	1 591	13 726
Alstom Transport Canada Inc.	44 226	77 432
Commission de transport Ontario Northland	34 585	37 283
Crosslinx Transit Solutions General Partnership	10 836	10 319
Kiewit Alberici Union General Partnership	7 382	8 775
Toronto Hydro-Electric System Limited	11 129	-
Hydro One Networks	31 942	-
Autres avances sur projets d'investissement	17 231	21 921
Total des avances sur projets d'investissement	<u>158 922</u>	<u>169 456</u>

Metrolinx a conclu avec la York Region Rapid Transit Corporation (la « YRRTC »), la Municipalité régionale de York (la « Région de York »), la Ville 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 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 portant sur les coûts de la construction des couloirs de TLR d'Eglinton, de Scarborough, de Finch West et de Sheppard East. L'entente-cadre couvre également la gouvernance du projet et les coûts liés au DMF du centre de maintenance ferroviaire de l'Est.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2024

(en milliers de dollars)

Dans le cadre de ces ententes, des avances ont été versées à la Région de York et à la TTC en vue de leur fournir un fonds de roulement pour le versement d'acomptes sur terrains totalisant 150 413 \$ (138 421 \$ en 2023) et d'avances sur projets d'investissement totalisant 1 591 \$ (13 726 \$ en 2023) 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 sera imputé au projet.

Un acompte sur terrain de 103 436 \$ (37 311 \$ en 2023) a été comptabilisé en lien avec la construction pour le projet d'investissement de la ligne Ontario. D'autres acomptes sur terrains de 899 \$ (902 \$ en 2023) ont été comptabilisés en lien avec la construction pour les projets d'investissement du corridor de Barrie.

Les autres avances sur projets d'investissement comprennent un montant de 44 226 \$ (77 432 \$ en 2023) versé à Alstom Transport Canada Inc., dont 38 763 \$ (38 763 \$ en 2023) ont été affectés à la remise à neuf de 150 wagons à deux niveaux dans le cadre du projet d'expansion du réseau GO et 5 463 \$ (38 669 \$ en 2023), aux modifications de la signalisation de la ligne Ontario, un montant de 34 585 \$ (37 283 \$ en 2023) versé à la Commission de transport Ontario Northland pour la remise à neuf de 150 wagons à deux niveaux dans le cadre du projet d'expansion du réseau GO, un montant de 10 836 \$ (10 319 \$ en 2023) versé à Crosslinx Transit Solutions General Partnership pour soutenir les relations avec les collectivités et les promoteurs dans le cadre du projet de train léger sur rail Eglinton Crosstown, un montant de 7 382 \$ (8 775 \$ en 2023) versé à Kiewit Alberici Union General Partnership pour la construction d'infrastructures de services publics, de plateformes et de voies dans le cadre du projet d'expansion du réseau GO, un montant de 31 942 \$ (0 \$ en 2023) versé à Hydro One Networks pour le déplacement des services publics en lien avec la ligne Ontario, un montant de 11 129 \$ (0 \$ en 2023) versé à Toronto Hydro-Electric System Limited pour le branchement temporaire de service primaire du site de lancement du tunnelier de Corktown en lien avec le projet de la ligne Ontario et pour la conception, l'approvisionnement et l'installation d'infrastructures énergétiques permanentes destinées à la ligne de TLR de Finch West, et un montant de 17 231 \$ (21 921 \$ en 2023) pour diverses autres avances.

11 Bail à long terme

	2024		2023
	Coût	Amortissement cumulé	Montant net
	\$	\$	\$
Tenure à bail, gare Union	32 704	7 767	24 937
			25 264

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2024

(en milliers de dollars)

12 Apports à recevoir de la Province de l'Ontario – À long terme et dette à long terme

Depuis 2015, Metrolinx et Infrastructure Ontario ont conclu divers contrats de DMF avec des sous-traitants. Les coûts engagés au 31 mars 2024 relativement à ces contrats sont comptabilisés dans les travaux de construction en cours et sont indiqués ci-après.

	TLR Huronario \$	Whitby \$	TLR d'Eglinton Crosstown \$	TLR de Finch West \$	Ligne Ontario \$	Prolongement vers l'ouest de Lakeshore \$	Prolongement vers l'ouest de la ligne Eglinton Crosstown \$	Prolongement de la ligne de métro vers Scarborough \$	2024 \$	2023 \$
Coûts engagés à ce jour	1 592 774	518 570	6 461 043	1 632 853	1 367 449	167 800	696 525	501 636	12 938 650	10 622 594
Moins le montant payé ou à payer d'ici 1 an	770 874	343 521	5 614 879	1 619 381	888 072	127 915	428 322	442 031	10 234 995	7 440 014
Dette à long terme	821 900	175 049	846 164	13 472	479 377	39 885	268 203	59 605	2 703 655	3 182 580

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.

Metrolinx a conclu cinq ententes qui répondent aux critères d'un partenariat public-privé selon la nouvelle norme comptable : les ententes visant le TLR d'Eglinton Crosstown, le projet de TLR de la ligne Hazel McCallion, le TLR de Finch West et le centre de maintenance ferroviaire de l'Est, ainsi que le contrat visant le matériel roulant, les systèmes, l'exploitation et l'entretien du projet de la ligne Ontario. Les projets de TLR et le contrat visant le matériel roulant, les systèmes, l'exploitation et l'entretien ne sont pas encore quasi achevés; par conséquent, les actifs construits à ce jour sont comptabilisés dans les travaux de construction en cours. Le centre de maintenance ferroviaire de l'Est a été achevé et mis en service en 2023; il est donc comptabilisé à titre d'immobilisation.

L'intérêt à long terme pendant la période d'exploitation et d'entretien sera calculé au moyen du taux d'intérêt implicite et sera basé sur le total des paiements de services annuels, soit la composante capital déduction faite de tout remboursement de capital et des coûts d'assurance de base pertinents, le cas échéant. Au titre de ses principaux droits et obligations énoncés dans ces ententes, Metrolinx devient propriétaire des actifs construits au fur et à mesure que les projets sont quasi achevés. Dans le cas du TLR d'Eglinton Crosstown et du TLR de Finch West, les principaux droits et obligations de l'entreprise du secteur privé sont liés à l'entretien continu des actifs (c'est-à-dire les lignes de TLR et le centre de maintenance). Dans le cas de la ligne Hazel McCallion et du contrat visant le matériel roulant, les systèmes, l'exploitation et l'entretien, le partenaire du secteur privé s'occupe de l'exploitation continue de la ligne en plus de l'entretien.

Les immobilisations ont été comptabilisées dans le corps même des états financiers afin d'enregistrer les actifs liés au TLR (rails, stations, signalisation, véhicules légers sur rail) et l'installation d'entretien et d'entreposage. Une dette à long terme a également été comptabilisée dans les états financiers pour tenir compte des paiements futurs aux entreprises du secteur privé. Aucun changement n'a été apporté aux modalités des ententes au cours de la période de présentation de l'information financière considérée.

Des hypothèses portant sur la méthode de comptabilisation, le taux d'actualisation et l'avancement des travaux ont été utilisées. Le taux d'actualisation est le taux contractuel implicite.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2024

(en milliers de dollars)

13 Apports reportés afférents aux immobilisations

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

	2024 \$	2023 \$
Solde à l'ouverture	31 822 854	28 200 702
Apports reçus ou à recevoir au cours de la période pour l'acquisition d'immobilisations		
Province de l'Ontario	6 046 445	4 632 434
Municipalités	10 473	14 770
Gouvernement du Canada	8 550	-
Autres organismes	5 302	5 002
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(1 134 468)	(1 030 054)
Solde à la clôture	36 759 156	31 822 854

Metrolinx reçoit un financement municipal insuffisant pour son programme d'investissement. Au cours de l'exercice considéré, la Province a fourni un crédit-relais de 25 881 \$ (14 714 \$ en 2023), dont le cumul s'établit à 1 461 711 \$ (1 435 830 \$ en 2023). La Province cherchera à combler cette insuffisance de financement avec ses partenaires municipaux.

Au 31 mars 2024, Metrolinx avait un apport de 95 461 \$ à recevoir de la Ville pour les travaux de saut-de-mouton et de relocalisation des services publics effectués dans le corridor Georgetown South (GTS). La créance a été réglée conformément aux modalités du document publié par le Groupe de travail sur le nouvel accord Toronto-Ontario (note 7).

14 Cotisations de retraite

Metrolinx offre des prestations de retraite à la quasi-totalité de ses salariés permanents par l'entremise du régime multi-employeurs à prestations définies OMERS. La charge au titre des cotisations de retraite pour l'exercice clos le 31 mars 2024 est de 75 115 \$ (59 583 \$ en 2023).

Étant donné qu'OMERS est un régime de retraite multi-employeurs, Metrolinx ne comptabilisait aucune quote-part du déficit de 4,2 G\$ des régimes de retraite au 31 décembre 2023.

15 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 transférée 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 31 mars 2024. La charge de retraite comptabilisée pour l'exercice écoulé est de (2 047) \$ (604 \$ en 2023).

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.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2024

(en milliers de dollars)

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

	2024	2023
	\$	\$
Obligation au titre des prestations définies	57 536	59 544
Juste valeur de l'actif du régime	(5 531)	(5 527)
Situation de capitalisation – déficit du régime	52 005	54 017
Gain actuariel net non amorti	9 060	12 094
Passif au titre des prestations définies	<u>61 065</u>	<u>66 111</u>

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

	2024	2023
	\$	\$
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture	59 544	66 552
Coût des services rendus au cours de l'exercice	192	213
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	2 328	2 119
Prestations versées	(3 079)	(3 152)
Gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations définies	(1 449)	(6 188)
Obligation au titre des prestations définies à la clôture	<u>57 536</u>	<u>59 544</u>

La charge de retraite se détaille comme suit :

	2024	2023
	\$	\$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	192	213
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	2 328	2 119
Rendement réel de l'actif du régime	(82)	(45)
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel de l'actif du régime	82	45
Amortissement (du gain actuariel) de la perte actuarielle	(4 567)	(1 728)
	<u>(2 047)</u>	<u>604</u>

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

	2024	2023
Taux d'actualisation	4,2 %	4 %
Taux de croissance de la rémunération	3 %	3 %
Taux annuel d'inflation	2,25 %	2,25 %
Durée de service résiduelle moyenne prévue	3 années	3 années

(en milliers de dollars)

16 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 est admissible 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 2024. Les avantages complémentaires de retraite comptabilisés pour l'exercice se chiffrent à 3 920 \$ (4 921 \$ en 2023).

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 :

	2024	2023
	\$	\$
Obligation au titre des prestations définies	106 702	108 529
Situation de capitalisation – déficit du régime	106 702	108 529
Gain actuariel net non amorti	59 406	58 645
Passif au titre des prestations définies	<u>166 108</u>	<u>167 174</u>

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

	2024	2023
	\$	\$
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture	108 529	119 003
Coût des services rendus au cours de l'exercice	3 074	3 414
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	4 350	3 950
Prestations versées	(4 987)	(4 449)
Gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations définies	(4 264)	(13 389)
Obligation au titre des prestations définies à la clôture	<u>106 702</u>	<u>108 529</u>

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2024

(en milliers de dollars)

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

	2024 \$	2023 \$
Coût des services rendus au cours de la période	3 074	3 414
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	4 350	3 950
Amortissement du gain actuariel	(3 504)	(2 443)
	<u>3 920</u>	<u>4 921</u>

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

	2024	2023
Taux d'actualisation des avantages complémentaires de retraite	4,2 %	4,0 %
Taux d'actualisation des obligations au titre de la CSPAAT	4,2 %	3,9 %
Taux d'actualisation des prestations de cessation d'emploi à la retraite	4,2 %	3,8 %
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les avantages complémentaires de retraite	13 ans	13 ans
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les obligations de la CSPAAT	10,5 ans	10,5 ans
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les prestations de cessation d'emploi à la retraite	5 ans	5 ans
Taux de croissance de la rémunération	2,75 %	2,75 %
Taux annuel d'inflation	2 %	2 %
Taux tendanciel initial moyen pondéré du coût des soins de santé	4,69 %	4,69 %
Taux tendanciel final moyen pondéré du coût des soins de santé	3,18 %	3,18 %
Augmentation des prestations pour soins dentaires	2,75 %	2,75 %

17 Dettes et charges à payer

Passifs au titre des sites contaminés

Metrolinx présente des passifs environnementaux liés à la gestion et à l'assainissement de sites contaminés lorsqu'elle est tenue ou susceptible d'être tenue d'engager de tels coûts. Un passif au titre des sites contaminés de 7 071 \$ (7 137 \$ en 2023) a été comptabilisé en fonction d'évaluations ou d'estimations environnementales à l'égard des sites pour lesquels aucune évaluation n'a été effectuée. Les obligations liées aux sites contaminés seront réglées entre 2024 et 2028.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2024

(en milliers de dollars)

18 Actifs nets investis en immobilisations

	2024 \$	2023 \$
Immobilisations	41 972 887	36 590 079
Acomptes sur terrains	254 748	176 634
Avances sur projets d'investissement	158 922	169 456
Investissement en immobilisations non capitalisées		
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	(246 381)	(226 019)
Autres	-	(6 063)
Apports reportés afférents aux immobilisations servant à l'acquisition d'immobilisations	(36 759 156)	(31 822 854)
	<u>5 381 020</u>	<u>4 881 233</u>

19 Actifs nets grevés d'une affectation interne

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

	2024 \$	2023 \$
FDIFM	21 051	21 051
Obligation en matière d'emploi	889	889
Franchise autoassurée	2 013	2 013
Stabilisation	2 379	2 379
	<u>26 332</u>	<u>26 332</u>

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

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

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

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

(en milliers de dollars)

20 Engagements

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

	\$
2025	47 369
2026	40 909
2027	40 021
2028	31 321
2029	29 902
2030 et par la suite	<u>527 257</u>
	<u>716 779</u>

- b) 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 »), Alstom, PNR Rail Works Inc. (« PNR »), Siemens Mobility, 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 représentant des montants d'environ 542 638 \$ par année :
- convention d'exploitation-cadre avec le CN prenant fin le 31 juillet 2026;
 - convention de navette avec le CP prenant fin le 31 décembre 2024. Au cours des derniers exercices, Metrolinx a entamé les négociations avec le CP pour une nouvelle entente de service;
 - contrat d'entretien du matériel avec Alstom prenant fin le 31 décembre 2024, qui sera remplacé par l'entente commerciale qu'a conclue Metrolinx avec ONxpress Transportation Partners (« OOI »);
 - contrat visant les équipes de train avec Alstom prenant fin le 31 décembre 2024, qui sera remplacé par l'entente commerciale qu'a conclue Metrolinx avec OOI;
 - contrat visant l'entretien du matériel et les équipes de train avec OOI prenant fin le 12 avril 2047;
 - contrat d'entretien de routine des voies et de la signalisation avec PNR prenant fin le 30 juin 2024 pour les régions de l'Est et du Centre, contrat avec Siemens (pour la région de l'Ouest) prenant fin le 30 juin 2026, nouveau contrat avec PNR pour la région de l'Est commençant le 1^{er} juillet 2024 et prenant fin le 30 juin 2029 et nouveau contrat avec Siemens pour la région du Centre commençant le 1^{er} juillet 2024 et prenant fin le 30 juin 2029;
 - entente de service de gestion du couloir ferroviaire avec TTR prenant fin le 30 juin 2029.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2024

(en milliers de dollars)

- c) Metrolinx a également engagé un montant d'environ 8 110 000 \$ dans divers projets d'investissement en immobilisations et acquisitions.

Les paiements d'immobilisations ou de service annuels résiduels relatifs aux contrats de DMF s'élevaient, en dollars constants, aux montants suivants en date du 31 mars 2024 :

	Montant du contrat \$	Montant déboursé \$	Obligation non réglée \$	Obligations devant être réglées au plus tard le 31 mars					
				2025 \$	2026 \$	2027 \$	2028 \$	2029 \$	2030 et par la suite \$
Prolongement vers l'ouest de Lakeshore	452 033	82 577	369 456	45 528	-	123 650	200 278	-	-
Whitby	921 794	413 461	508 333	17 980	18 454	18 668	19 046	19 462	414 723
Tunnel 401/409	135 466	132 904	2 562	2 562	-	0	0	-	-
Station Stouffville	267 174	260 957	6 217	6 217	-	0	0	-	-
Station Rutherford	255 682	251 100	4 582	4 582	-	0	0	-	-
Croisement de Davenport	205 053	180 885	24 168	24 168	-	0	0	-	-
Prolongement vers l'ouest d'Eglinton	800 015	428 322	371 693	638	371 055	0	0	-	-
Prolongement de Scarborough	803 555	274 692	528 863	140 643	388 220	0	0	-	-
Hurontario	4 686 734	750 782	3 935 952	194 311	194 311	745 017	64 733	65 691	2 671 889
Eglinton	10 261 423	4 815 341	5 446 082	996 109	149 003	146 877	149 004	146 877	3 858 212
Finch	2 760 708	729 680	2 031 028	914 974	31 325	31 335	31 474	31 905	990 015
Ligne Ontario	15 255 933	796 423	14 459 510	991 345	885 940	885 940	914 872	914 872	9 866 541
Total	38 805 570	9 117 124	27 688 446	3 339 057	2 038 308	1 951 487	1 379 407	1 178 807	17 801 380

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 au départ.

Au 31 mars 2024, Metrolinx avait des lettres de crédit en cours totalisant 53 \$ (53 \$ en 2023).

21 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.

22 Information relative aux apparentés et opérations et soldes entre apparentés

Metrolinx reçoit des subventions gouvernementales de la part de la Province, en soutien aux investissements qu'elle réalise dans des infrastructures devant servir à la prestation de services de transport actuels et futurs, ainsi qu'une subvention de fonctionnement annuelle supplémentaire à la prestation de services de transport. Les soldes exigibles de la Province ou à verser à cette dernière sont présentés séparément à l'état de la situation financière. En outre, au cours de l'exercice, Metrolinx a conclu les opérations suivantes avec des apparentés en contrepartie de services fournis par ou pour ces derniers.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2024

(en milliers de dollars)

- a) Opérations au cours de l'exercice : opérations de 42 912 \$ (39 146 \$ en 2023) avec Infrastructure Ontario pour des services de conseils en matière de transaction et d'approvisionnement liés à un contrat de DMF, de 3 081 \$ (3 671 \$ en 2023) avec le ministère des Transports pour des services liés au projet, et de 12 774 \$ (9 337 \$ en 2023) avec la Commission de transport Ontario Northland pour des services de réfection.
- b) Au 31 mars 2024, les dettes et charges à payer comprenaient des montants de 26 171 \$ (29 864 \$ en 2023) à payer à Infrastructure Ontario, de 1 005 \$ (659 \$ en 2023) à payer au ministère des Transports, et de 2 035 \$ (558 \$ en 2023) à payer à la Commission de transport Ontario Northland.

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.

23 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 sanctions légales résultant de poursuites judiciaires dont elles pourraient faire l'objet en conséquence d'une opération donnée.
- 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 rencontre. 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.

24 Contrats à terme de gré à gré sur le diesel

Au 31 mars 2024, Metrolinx avait conclu trois contrats à terme visant 47,0 millions de litres de diesel, dont les prix varient de 0,8647 \$ à 0,9468 \$ par litre. Ils viennent à échéance à l'exercice 2024-2025. La variation de 305 \$ de la juste valeur des instruments dérivés pour l'exercice clos le 31 mars 2024 est comptabilisée en tant que gain latent à l'état des gains et pertes de réévaluation.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2024

(en milliers de dollars)

25 Passifs au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

	2024 \$	2023 \$
Passifs au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations à l'ouverture	226 019	225 440
Passifs engagés au cours de l'exercice	3 857	579
Passifs réglés au cours de l'exercice	(1 155)	-
Révisions des flux de trésorerie estimatifs	17 660	-
	<hr/>	<hr/>
Passifs au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations à la clôture	246 381	226 019

Au 31 mars 2024, environ 50 % des passifs au titre des obligations liées aux activités de mise hors service obligatoires se rapportaient aux réservoirs et aux baux et environ 46 % des passifs au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations se rapportaient au retrait et à l'élimination des substances désignées contenues dans les bâtiments et les ponts exploités par Metrolinx. Les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations seront réglées entre 2024 et 2071.