

Metrolinx

États financiers
31 mars 2025



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 2025, 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 2025;
- 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.

Observations – retraitement

Nous attirons l'attention sur la note 3a des états financiers, qui explique que certaines informations comparatives présentées au 31 mars 2024 ont été retraitées. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

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

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



Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent du rapport de gestion et des informations, autres que les états financiers et notre rapport de l'auditeur sur ces états financiers, incluses dans le 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 10 juillet 2025

Metrolinx

État de la situation financière

Au 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

	2025 \$	2024 (montants retraités) \$ [note 3 a)]
Actif		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 5)	647 902	593 022
Créances et autres montants à recevoir (notes 8 et 22)	361 108	152 743
Apports à recevoir (note 9)	4 198 500	2 961 263
Pièces de rechange et fournitures	63 167	36 245
Paiements anticipés (note 6)	128 489	58 908
Instruments dérivés (note 24)	2 238	305
	5 401 404	3 802 486
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario - à long terme (note 12)	2 825 268	2 703 655
Autres actifs (note 6)	153 359	200 444
Immobilisations (note 7)	51 026 492	41 836 966
Acomptes sur terrains (note 10)	174 011	254 748
Avances sur projets d'investissement (note 10)	187 955	158 922
Bail à long terme (note 11)	24 610	24 937
	59 793 099	48 982 158
Passif		
À court terme		
Dettes et charges à payer (notes 17 et 22)	6 884 070	3 836 499
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO (note 5)	126 385	128 301
Passifs au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations - à court terme (note 25)	28 337	23 795
	7 038 792	3 988 595
Dettes à long terme (note 12)	2 825 268	2 703 655
Passifs au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations - à long terme (note 25)	234 761	222 586
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 13)	43 229 908	36 622 558
Passif au titre des prestations de retraite supplémentaires (note 15)	52 651	61 065
Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs (note 16)	164 607	166 108
	53 545 987	43 764 567
Actif net		
Actifs nets investis en immobilisations (note 18)	6 399 717	5 381 697
Actifs nets investis dans le bail à long terme (note 11)	24 610	24 937
Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 19)	26 332	26 332
Insuffisance des actifs nets non grevés d'une affectation	(205 785)	(215 680)
	6 244 874	5 217 286
Cumul des gains et des pertes de réévaluation (note 24)	2 238	305
	59 793 099	48 982 158
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 2025

(en milliers de dollars)

	2025 \$	2024 (montants retraités) \$ [note 3 a)]
Produits		
Produits tarifaires	480 412	429 191
Produits non tarifaires tirés de la carte PRESTO	86 871	82 500
Autres produits non tarifaires	71 713	60 821
Produits tirés de la construction effectuée pour des tiers	92 086	75 803
Apport de la Province de l'Ontario	1 288 853	1 213 296
Produits d'intérêts	39 579	41 095
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (note 13)	1 090 010	1 202 460
	3 149 524	3 105 166
Charges		
Fournitures et services	330 391	410 430
Entretien du matériel	179 085	156 174
Installations et voies	258 918	212 849
Salaires et charges sociales	650 368	586 503
Exploitation des trains et des autobus	566 086	450 973
Charges liées à la construction effectuée pour des tiers	79 469	101 259
Amortissement des immobilisations	1 040 828	1 121 922
Amortissement du bail à long terme	327	327
Perte à la cession et à la dépréciation d'immobilisations	53 260	102 744
	3 158 732	3 143 181
Excédent des charges sur les produits	(9 208)	(38 015)

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 2025

(en milliers de dollars)

	2025				2024
					(montants retraits)
	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 affection \$	Total \$ [note 3 a)]
Solde à l'ouverture	5 381 697	24 937	26 332	(215 680)	4 721 033
Excédent des charges sur les produits	-	-	-	(9 208)	(38 015)
Amortissement (déduction faite de l'amortissement porté aux produits)	(13 127)	(327)	-	13 454	-
Acquisitions de terrains, y compris les acomptes	1 036 796	-	-	-	534 268
Cession de terrains	(5 649)	-	-	5 649	-
Solde à la clôture	6 399 717	24 610	26 332	(205 785)	5 217 286

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des flux de trésorerie

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

	2025 \$	2024 (montants retraités) \$ [note 3 a)]
Flux de trésorerie liés aux		
Activités de fonctionnement		
Excédent des charges sur les produits	(9 208)	(38 015)
Amortissement des immobilisations et du bail à long terme	1 041 155	1 122 249
Perte à la cession et à la dépréciation d'immobilisations	53 260	102 744
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(1 090 010)	(1 202 460)
Avantages sociaux futurs, déduction faite des paiements	(9 915)	(6 113)
	(14 718)	(21 595)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		
Créances et autres montants à recevoir	(208 365)	44 365
Pièces de rechange et fournitures	(26 922)	(9 339)
Paiements anticipés	(69 581)	3 707
Dettes et charges à payer	154 562	45 258
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	(1 916)	5 710
Autres actifs	47 085	(68 013)
	(119 855)	93
Activités d'investissement		
Achat d'immobilisations	(6 853 304)	(6 188 462)
Produit de la cession d'immobilisations	14 698	11 595
Acomptes sur terrains (note 18)	(174 011)	(254 748)
Avances sur projets d'investissement (note 10)	(187 955)	(158 922)
	(7 200 572)	(6 590 537)
Activités de financement		
Subventions reçues pour l'achat de terrains	1 036 796	534 268
Apports de capital	6 338 511	6 210 886
	7 375 307	6 745 154
Variation nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et de la trésorerie grevée d'affectations internes	54 880	154 710
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture	593 022	438 312
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture	647 902	593 022
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	2 893 007	475 090
Variation des passifs au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	16 717	20 362
Variation de la dette à long terme au titre des immobilisations	121 613	(478 925)
Activités de financement sans effet de trésorerie		
Variation des apports de capital à recevoir	1 237 237	(338 133)
Variation de l'apport à recevoir de la Province de l'Ontario	(121 613)	478 925

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 2025

(en milliers de dollars)

	2025 \$	2024 \$
Solde à l'ouverture de l'exercice	305	(2 351)
Gains latents attribuables aux		
Contrats à terme de gré à gré sur le carburant (note 24)	2 238	305
Montants reclassés à l'état des résultats :		
Contrats à terme de gré à gré sur le carburant (note 24)	(305)	2 351
Gains de réévaluation nets	1 933	2 656
Solde à la clôture de l'exercice	2 238	305

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*, 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 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 presque 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 des services 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. Les travaux de construction en cours sont comptabilisés en fonction de l’avancement des travaux, qui est déterminé par l’équipe de réalisation des projets de Metrolinx, Infrastructure Ontario ou un expert-conseil externe (par exemple un certificateur indépendant).

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 annulée, 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 20 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
Véhicules légers sur rail	40 ans
Autobus, dont les autobus à impériale	10 ans
Système de service d’autobus rapide	De 10 à 30 ans
Aires de stationnement	20 ans
Matériel informatique et logiciels	De 5 à 7 ans
Sauts-de-mouton et murs et barrières	50 ans
Autres, dont le mobilier et le matériel	De 3 à 12 ans

Les travaux de construction en cours comprennent les frais liés à la conception, 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

(en milliers de dollars)

ont tous deux une durée de vie indéterminée et ne sont donc pas amortis.

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'intérêts. 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 coûts en lien avec l'entente de partenariat public-privé, comme les paiements des coûts d'exploitation et d'entretien, sont exclus 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.

(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.

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.

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.

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.

(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 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.

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.

(en milliers de dollars)

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 2025, 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)

3 a) Ajustement des montants de l'exercice précédent

Au cours de l'exercice 2024-2025, dans le cadre de sa gouvernance financière, qui a atteint sa pleine maturité, et de ses efforts continus, Metrolinx a revu ses pratiques comptables liées aux travaux de construction en cours des projets d'investissement. Cet examen a révélé que certains coûts initialement comptabilisés dans les travaux de construction en cours et non amortis auraient dû être reclassés dans les immobilisations après le début de leur utilisation. L'ajustement a entraîné le retraitement des chiffres comparatifs de l'exercice précédent comme suit :

	Montants publiés pour 2023-2024 \$	Ajustements \$	Données retraitées pour 2023-2024 \$
<u>État de la situation financière</u>			
Actif			
Immobilisations	41 972 887	(135 921)	41 836 966
Passif			
Apports reportés afférents aux immobilisations	36 759 156	(136 598)	36 622 558
Actif net			
Actifs nets investis en immobilisations	5 381 020	677	5 381 697
<u>État des résultats</u>			
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	1 134 468	67 992	1 202 460
Amortissement des immobilisations	1 053 930	67 992	1 121 922
<u>État de l'évolution de l'actif net</u>			
Acquisitions de terrains, y compris les acomptes	533 591	677	534 268
Solde à la clôture de l'exercice	5 216 609	677	5 217 286
<u>État des flux de trésorerie</u>			
Amortissement des immobilisations et du bail à long terme	1 054 257	67 992	1 122 249
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(1 134 468)	(67 992)	(1 202 460)
Subventions reçues pour l'achat de terrains	533 591	677	534 268
Apports afférents aux immobilisations	6 211 563	(677)	6 210 886

(en milliers de dollars)

Metrolinx a également déterminé qu'au cours de l'exercice 2024-2025, les recouvrements des charges liées à la construction par l'entremise de remboursements par des tiers qui ne devaient pas être facturés au cours des 12 mois suivants étaient initialement classés comme créances et autres montants à recevoir – à court terme, mais auraient dû être reclassés comme créances à long terme dans les autres actifs. L'incidence est la suivante :

	Montants publiés pour 2023-2024	Ajustements	Données retraitées pour 2023-2024
	\$	\$	\$
État de la situation financière			
Actif			
Créances et autres montants à recevoir	260 262	(107 519)	152 743
Autres actifs	92 925	107 519	200 444
État des flux de trésorerie			
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement			
Créances et autres montants à recevoir	(21 091)	65 456	44 365
Autres actifs	(2 557)	(65 456)	(68 013)

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, ne portent pas intérêt ou résultent de contrats de DMF et ne sont pas exposés aux fluctuations de taux d'intérêt, car ils ont des taux d'intérêt fixes.

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 2025, il y avait trois contrats d'achat de diesel en vigueur.

5 Soldes de portefeuilles électroniques de la carte PRESTO

Les soldes des portefeuilles électroniques de la carte PRESTO, d'un total de 126 385 \$ (128 301 \$ en 2024), 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 Paiements anticipés et autres actifs

Les autres actifs comprennent ce qui suit :

	2025 \$	2024 (montants retraités) [note 3 a)] \$
Paiements anticipés – à long terme	107 603	92 925
Remboursements par des tiers – à long terme	45 756	107 519
	153 359	200 444

La portion à long terme des paiements anticipés inclut un montant de 65 042 \$ (66 144 \$ en 2024) qui est lié à des garanties de qualité accrue pour une période de 30 ans. Au 31 mars 2025, les actifs sous-jacents auxquels les garanties se rapportent n'avaient pas été mis en service. La portion à long terme des paiements anticipés comprend également des primes d'assurance liées à des projets d'immobilisations de 27 672 \$ (11 646 \$ en 2024).

Les paiements anticipés comprennent des primes d'assurance liées à des projets d'immobilisations de 44 533 \$ (8 742 \$ en 2024), des paiements de 21 454 \$ à Alstom Transport Canada Inc. pour le prolongement du contrat d'exploitation et d'entretien (0 \$ en 2024).

7 Immobilisations

	2025			2024 (montants retraités) [note 3 a)]
	Coût \$	Amortissement cumulé \$	Montant net \$	Montant net \$
Terrains	5 533 765	-	5 533 765	4 652 108
Bâtiments	2 750 535	1 057 081	1 693 454	1 751 963
Améliorations locatives	125 954	84 848	41 106	43 282
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	3 883 132	1 903 984	1 979 148	2 104 093
Améliorations aux installations d'emprise ferroviaire	1 675 721	967 669	708 052	704 234
Sauts-de-mouton, voies et installations	5 736 369	1 772 641	3 963 728	3 904 284
Travaux de construction en cours	34 285 186	-	34 285 186	25 639 796
Autobus	475 055	321 093	153 962	173 867
Aires de stationnement	1 566 629	671 021	895 608	953 513
Matériel informatique et logiciels	2 296 637	1 738 389	558 248	650 246
Autres	1 789 742	575 507	1 214 235	1 259 580
	60 118 725	9 092 233	51 026 492	41 836 966

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(en milliers de dollars)

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

	2025	2024 (montants retraités) [note 3 a)]
	\$	\$
Expansion du couloir ferroviaire	4 966 662	3 528 521
Gare Union	561 113	555 008
Parc ferroviaire	81 563	61 883
Système PRESTO	92 710	84 514
Transport léger sur rail et service rapide par bus	14 336 746	12 770 089
Métros	11 392 967	6 153 438
Autres	2 823 425	2 486 343
	34 285 186	25 639 796

Metrolinx a radié 55 149 \$ (91 628 \$ en 2024) de coûts associés aux immobilisations au cours de l'exercice considéré.

8 Créances et autres montants à recevoir

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

	2025	2024 (montants retraités) [note 3 a)]
	\$	\$
Taxe de vente harmonisée recouvrable	186 374	102 205
Remboursements par des tiers	132 821	11 126
Autres créances	41 913	39 412
	361 108	152 743

9 Apports à recevoir

Les apports à recevoir se ventilent comme suit :

	2025	2024
	\$	\$
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario	4 197 124	2 952 716
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	1 376	8 547
	4 198 500	2 961 263

(en milliers de dollars)

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 :

	2025	2024
	\$	\$
Région de York	154 209	147 045
TTC	3 368	3 368
Ligne Ontario – divers	12 954	103 436
Autres acomptes sur terrains	3 480	899
Total des acomptes sur terrains	174 011	254 748
	2025	2024
	\$	\$
Région de York	16 489	1 591
Alstom Transport Canada Inc.	61 725	44 226
Commission de transport Ontario Northland	27 582	34 585
Crosslinx Transit Solutions General Partnership	10 492	10 836
Kiewit Alberici Union General Partnership	16 501	7 382
Toronto Hydro-Electric System Limited	10 697	11 129
Hydro One Networks	14 351	31 942
Machines distributrices de la TTC	10 085	-
Motor Coach Industries Limited	7 273	-
Alectra Utilities Corporation	7 919	-
Autres avances sur projets d'investissement	4 841	17 231
Total des avances sur projets d'investissement	187 955	158 922

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.

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 157 577 \$ (150 413 \$ en 2024) et d'avances sur projets d'investissement totalisant 16 489 \$ (1 591 \$ en 2024) 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 totalisant 12 954 \$ (103 436 \$ en 2024) a été comptabilisé en lien avec la construction pour le projet d'investissement de la ligne Ontario. D'autres acomptes sur terrains totalisant 3 480 \$ (899 \$ en 2024) ont été comptabilisés en lien avec la construction pour les projets d'investissement du corridor de Barrie.

(en milliers de dollars)

Les autres avances sur projets d'investissement comprennent un montant de 61 725 \$ (44 226 \$ en 2024) versé à Alstom Transport Canada Inc., dont 61 725 \$ (38 763 \$ en 2024) ont été affectés à la remise à neuf de voitures et de voitures-pilotes à étage dans le cadre du projet d'expansion du réseau GO (augmentation en 2025 en raison de l'ajout de 181 voitures à étage à l'étendue des travaux) et néant (5 463 \$ en 2024), aux modifications de la signalisation de la ligne Ontario, un montant de 27 582 \$ (34 585 \$ en 2024) versé à la Commission de transport Ontario Northland pour la remise à neuf de 56 voitures à étage dans le cadre du projet d'expansion du réseau GO, un montant de 10 492 \$ (10 836 \$ en 2024) 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 16 501 \$ (7 382 \$ en 2024) 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 10 697 \$ (11 129 \$ en 2024) 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, un montant de 14 351 \$ (31 942 \$ en 2024) versé à Hydro One Networks pour le déplacement des services publics en lien avec la ligne Ontario, un montant de 10 085 \$ (néant en 2024) en apports en capital pour les mises à niveau des machines distributrices de billets à trajet unique de la TTC, les remplacements, les frais de mobilisation et les services de mise en trousse liés aux autobus, un montant de 7 273 \$ (néant en 2024) payé à Motor Coach Industries Ltd. pour la conception et la construction d'autobus au diesel pour la flotte d'autobus GO, un montant de 7 919 \$ (néant en 2024) payé à AlectraUtilities Corporation pour les ententes concernant le programme d'expansion et de liaison vers le dépôt du chemin Heritage sur la ligne Kitchener, et un montant de 4 841 \$ (17 231 \$ en 2024) pour diverses autres avances.

11 Bail à long terme

	2025		2024
	Coût	Amortissement cumulé	Montant net
	\$	\$	\$
Tenure à bail, gare Union	32 704	8 094	24 610
			24 937

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 2025 relativement à ces contrats sont comptabilisés dans les travaux de construction en cours et sont indiqués ci-après.

	Ligne Hazel McCallion \$	Whitby \$	TLR d'Eglinton Crosstown \$	TLR de Finch West \$	Ligne Ontario \$	Prolongement vers l'ouest de la ligne Eglinton Crosstown \$	Prolongement de la ligne de métro vers Scarborough \$	2025 \$	2024 \$
Coûts engagés à ce jour	2 049 156	518 570	6 709 801	1 806 173	2 631 204	955 436	646 318	15 316 658	12 938 650
Moins le montant payé ou à payer d'ici 1 an	1 182 793	348 246	6 041 704	1 704 159	1 798 334	944 375	471 779	12 491 390	10 234 995
Dette à long terme	866 363	170 324	668 097	102 014	832 870	11 061	174 539	2 825 268	2 703 655

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.

(en milliers de dollars)

Metrolinx a conclu cinq ententes qui répondent aux critères d'un partenariat public-privé selon les Normes comptables pour le secteur public : les ententes visant le TLR d'Eglinton Crosstown, la ligne Hazel McCallion, le TLR de Finch West et le centre de maintenance ferroviaire de l'Est à Whitby, 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.

13 Apports reportés afférents aux immobilisations

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

	2025	2024
	\$	(montants retraits) \$
		[note 3 a)]
Solde à l'ouverture	36 622 558	31 754 925
Apports reçus ou à recevoir au cours de la période pour l'acquisition d'immobilisations		
Province de l'Ontario	7 681 841	6 045 768
Municipalités	9 464	10 473
Gouvernement du Canada	1 263	8 550
Autres organismes	4 792	5 302
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(1 090 010)	(1 202 460)
Solde à la clôture	43 229 908	36 622 558

Au cours de l'exercice considéré, la Province a fourni un crédit-relais de 31 631 \$ (25 881 \$ en 2024) pour combler certaines insuffisances au niveau municipal dans le cadre du programme d'investissement, ce qui porte le cumul à 1 493 342 \$ (1 461 711 \$ en 2024). La Province cherche à réévaluer et à combler cette insuffisance de financement avec ses partenaires municipaux.

(en milliers de dollars)

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 2025 est de 90 451 \$ (75 115 \$ en 2024).

Étant donné qu'OMERS est un régime de retraite multi-employeurs, Metrolinx ne comptabilisait aucune quote-part du déficit de capitalisation de 2,9 G\$ des régimes de retraite au 31 décembre 2024.

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 2025. Le produit lié au régime de retraite comptabilisé pour l'exercice écoulé est de 3 413 \$ (2 047 \$ en 2024).

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 :

	2025 \$	2024 \$
Obligation au titre des prestations définies	56 551	57 536
Juste valeur de l'actif du régime	(7 318)	(5 531)
Situation de capitalisation – déficit du régime	49 233	52 005
Gain actuariel net non amorti	3 418	9 060
Passif au titre des prestations définies	52 651	61 065

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

	2025 \$	2024 \$
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture	57 536	59 544
Coût des services rendus au cours de l'exercice	193	192
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	2 355	2 328
Prestations versées	(3 325)	(3 079)
Gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations définies	(208)	(1 449)
Obligation au titre des prestations définies à la clôture	56 551	57 536

(en milliers de dollars)

La charge de retraite se détaille comme suit :

	2025 \$	2024 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	193	192
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	2 355	2 328
Rendement réel de l'actif du régime	(112)	(82)
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel de l'actif du régime	112	82
Amortissement du gain actuariel	(5 961)	(4 567)
	<u>(3 413)</u>	<u>(2 047)</u>

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

	2025	2024
Taux d'actualisation	4 %	4,2 %
Taux de croissance de la rémunération	2,75 %	3 %
Taux annuel d'inflation	2 %	2,25 %
Durée de service résiduelle moyenne prévue	2 années	3 années

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 2025. Les avantages complémentaires de retraite comptabilisés pour l'exercice se chiffrent à 4 121 \$ (3 920 \$ en 2024).

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 :

	2025 \$	2024 \$
Obligation au titre des prestations définies	118 779	106 702
Situation de capitalisation – déficit du régime	118 779	106 702
Gain actuariel net non amorti	45 828	59 406
Passif au titre des prestations définies	<u>164 607</u>	<u>166 108</u>

(en milliers de dollars)

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

	2025 \$	2024 \$
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture	106 702	108 529
Coût des services rendus au cours de l'exercice	3 080	3 074
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	4 493	4 350
Prestations versées	(5 621)	(4 987)
Gain actuariel (perte actuarielle) sur l'obligation au titre des prestations définies	10 125	(4 264)
Obligation au titre des prestations définies à la clôture	118 779	106 702

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

	2025 \$	2024 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	3 080	3 074
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	4 493	4 350
Amortissement du gain actuariel	(3 452)	(3 504)
	4 121	3 920

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

	2025	2024
Taux d'actualisation des avantages complémentaires de retraite	4,1 %	4,2 %
Taux d'actualisation des obligations au titre de la CSPAAAT	3,8 %	4,2 %
Taux d'actualisation des prestations de cessation d'emploi à la retraite	3,6 %	4,2 %
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 CSPAAAT	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	5,04 %	4,69 %
Taux tendanciel final moyen pondéré du coût des soins de santé	3,04 %	3,18 %
Augmentation des prestations pour soins dentaires	2 %	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 2 784 \$ (7 071 \$ en 2024) 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 2025 et 2028.

(en milliers de dollars)

18 Actifs nets investis en immobilisations

	2025	2024
	\$	(montants retraits) \$
		[note 3 a)]
Immobilisations	51 026 492	41 836 966
Acomptes sur terrains	174 011	254 748
Avances sur projets d'investissement	187 955	158 922
Investissement en immobilisations non capitalisées		
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	(263 098)	(246 381)
Autres	(1 495 735)	-
Apports reportés afférents aux immobilisations servant à l'acquisition d'immobilisations	(43 229 908)	(36 622 558)
	6 399 717	5 381 697

Les autres investissements en immobilisations totalisant 1 495 735 \$ effectués au cours de l'exercice 2024-2025 n'étaient pas capitalisés au 31 mars 2025, car ils excédaient les apports de la province de l'Ontario conformément aux crédits de l'exercice. Metrolinx demandera les crédits nécessaires au cours de l'exercice 2025-2026.

19 Actifs nets grevés d'une affectation interne

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

	2025	2024
	\$	\$
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)

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 :

	\$
2026	55 054
2027	47 809
2028	35 731
2029	34 198
2030	31 539
2031 et par la suite	568 558
	<u>772 889</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 409 347 \$ 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 2029;
 - contrat d'entretien du matériel avec Alstom prenant fin le 4 octobre 2025. Des négociations doivent avoir lieu pour la prestation de services après cette date;
 - contrat visant les équipes de train avec Alstom prenant fin le 4 octobre 2025. Des négociations doivent avoir lieu pour la prestation de services après cette date;
 - Metrolinx a mis fin à l'entente d'exploitation et d'entretien de 25 ans qu'elle avait conclue avec ONxpress Operations Inc. (« OOI »). Les services seront assurés par Alstom en 2025-2026. Les engagements restants concernent les coûts de transfert des actifs à Metrolinx et seront résiliés en 2025-2026, les parties négociant actuellement un règlement à l'amiable. Une provision pour le passif estimé est comptabilisée dans les états financiers au 31 mars 2025, et une charge correspondante dans l'état des résultats. Le montant représente l'évaluation par la direction du montant probable à payer relativement à la résiliation du contrat, tel qu'il est décrit dans le document d'entente avec OOI;
 - contrat d'entretien de routine des voies et de la signalisation avec PNR prenant fin le 30 juin 2029 pour la région de l'Est, contrat avec Siemens prenant fin le 30 juin 2029 pour la région du Centre et contrat avec Siemens prenant fin le 30 juin 2026, et pour lequel les années d'option devraient être exercées, pour la région de l'Ouest;
 - entente de service de gestion du couloir ferroviaire avec TTR prenant fin le 30 juin 2029.

(en milliers de dollars)

- c) Metrolinx a également engagé un montant d'environ 15 580 000 \$ 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 2025 :

	Montant du contrat \$	Montant déboursé \$	Obligation non réglée \$	Obligations devant être réglées au plus tard le 31 mars					
				2026 \$	2027 \$	2028 \$	2029 \$	2030 \$	2031 et par la suite \$
Prolongement vers l'ouest de Lakeshore	487 865	244 932	242 933	56 993	42 909	42 909	42 909	42 909	14 304
Whitby	921 794	431 441	490 353	18 454	18 668	19 046	19 462	19 978	394 745
Station Stouffville	329 123	325 386	3 737	3 737	-	-	-	-	-
Croisement de Davenport	205 210	204 808	402	402	-	-	-	-	-
Prolongement vers l'ouest d'Eglinton	1 125 395	540 805	584 590	419 183	-	165 407	-	-	-
Prolongement de Scarborough	1 090 010	326 930	763 080	185 790	577 290	-	-	-	-
Ligne Hazel McCallion	4 886 254	1 157 636	3 728 618	81 769	81 769	762 768	64 733	65 691	2 671 888
Eglinton	10 491 677	5 027 295	5 464 382	1 014 410	149 004	146 877	149 004	146 877	3 858 210
Finch	2 920 221	891 181	2 029 040	831 065	34 276	34 287	34 351	34 756	1 060 305
Ligne Ontario	15 387 998	1 408 540	13 979 458	1 391 418	885 940	914 872	914 872	2 144 530	7 727 826
Total	37 845 547	10 558 954	27 286 593	4 003 221	1 789 856	2 086 166	1 225 331	2 454 741	15 727 278

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 2025, Metrolinx avait des lettres de crédit en cours totalisant 53 \$ (53 \$ en 2024).

21 Éventualités

Diverses réclamations ont été déposées contre Metrolinx pour des incidents survenus dans le cours normal des activités. En outre, les entrepreneurs et autres parties prenantes des projets d'investissement adressent à Metrolinx des réclamations concernant des indemnisations et des retards, notamment en cas d'accès tardif aux terrains, de retard dans l'obtention des permis, de conditions géotechniques différentes sur le site et d'acquisition de biens. Des parties de ces réclamations sont considérées comme des éventualités jusqu'à ce que les contreparties justifient la réclamation ou que Metrolinx conclue une entente de règlement avec les contreparties.

La direction examine tous les faits pertinents pour chaque réclamation et exerce son jugement pour évaluer la probabilité et, le cas échéant, le montant de tout règlement éventuel. Lorsqu'un règlement éventuel est jugé probable et que le montant peut être raisonnablement estimé, des provisions pour réclamations sont constituées en fonction de l'évaluation par la direction de l'issue ou du montant probable. Le montant réel de tout règlement peut varier de façon significative par rapport à l'estimation comptabilisée. Metrolinx ne prévoit aucune provision pour les réclamations dont l'issue ne peut être déterminée ou pour lesquelles le montant du règlement ne peut être raisonnablement estimé.

Au 31 mars 2025, Metrolinx avait comptabilisé des provisions liées à des réclamations à l'égard de divers projets en cours de construction en fonction de l'évaluation par la direction des résultats probables. Il existe une importante incertitude relative à la mesure des montants comptabilisés et des montants correspondants inscrits à l'actif de ces projets de construction. Metrolinx pourrait être exposée à des montants supérieurs aux montants comptabilisés et cette exposition

(en milliers de dollars)

pourrait entraîner un ajustement significatif des obligations envers les contreparties et du coût de ces projets d'investissement au cours de périodes futures. L'ampleur du passif comptabilisé n'est pas présentée, car la direction estime que cette information aurait une incidence défavorable importante sur l'issue des négociations en cours.

Acquisitions de biens

Metrolinx fait l'objet de diverses réclamations liées à des acquisitions de biens, notamment des réclamations concernant la juste valeur marchande, l'effet préjudiciable, les pertes d'entreprise, les dommages-intérêts pour perturbation et les sûretés légales. Metrolinx a comptabilisé les parties des réclamations jugées probables. Les parties des réclamations qui se composent de coûts qui ne peuvent être déterminés ou estimés n'ont pas été comptabilisées.

Ligne Ontario

Diverses réclamations ont été déposées contre Metrolinx relativement au projet de la ligne Ontario. Ces réclamations concernent des indemnisations et des retards pour l'accès tardif aux terres et l'achèvement retardé des travaux préliminaires. Les réclamations dont le règlement a été jugé probable par la direction ont été comptabilisées dans les états financiers au 31 mars 2025. Les parties des réclamations qui se composent de coûts qui ne peuvent être déterminés ou estimés n'ont pas été comptabilisées.

TLR d'Eglinton Crosstown et TLR de Finch West

Diverses réclamations ont été déposées contre Metrolinx dans le cadre des projets de TLR d'Eglinton Crosstown et de TLR de Finch West. Ces réclamations concernent des indemnisations et des retards pour les essais, la mise en service et la gestion des parties prenantes. Metrolinx a comptabilisé les parties des réclamations jugées probables. Les parties des réclamations qui se composent de coûts qui ne peuvent être déterminés ou estimés n'ont pas été comptabilisées.

TLR de la ligne Hazel McCallion

Diverses réclamations ont été déposées contre Metrolinx dans le cadre du projet de TLR de la ligne Hazel McCallion. Ces réclamations concernent les indemnisations et les retards pour des services publics inconnus et des conditions géotechniques différentes. Metrolinx a comptabilisé les parties des réclamations jugées probables. Les parties des réclamations qui se composent de coûts qui ne peuvent être déterminés ou estimés n'ont pas été comptabilisées.

Au 31 mars 2025, il y avait d'autres réclamations à l'égard desquelles la direction a évalué qu'aucun règlement potentiel ne pouvait être déterminé et, par conséquent, aucune provision n'a été constituée. Dans le cas où l'issue d'une réclamation ne peut être déterminée, une provision sera comptabilisée lorsqu'il sera déterminé qu'une réclamation est justifiée, qu'elle sera probablement réglée et que le montant pourra être estimé. De plus, Metrolinx a évalué que certaines réclamations en cours pourraient faire l'objet d'un règlement; elle n'est toutefois pas en mesure de fournir une estimation raisonnable du montant. De nombreuses raisons peuvent empêcher Metrolinx de faire ces évaluations, notamment une ou plusieurs des raisons suivantes : les premières étapes d'une réclamation ne fournissent pas suffisamment de détails, les montants demandés sont non spécifiés, non justifiés, inexpliqués ou incertains; la justification n'a pas été fournie ou est incomplète; les faits en litige sont très complexes; les nouvelles réclamations sont difficiles à évaluer; les parties n'ont pas engagé de discussions de règlement significatives; la responsabilité finale pourrait être partagée par d'autres parties; et la résolution des litiges est souvent un long processus.

Pour l'ensemble des projets de transport en commun, les réclamations des contreparties s'élèvent à environ 8,2 G\$, ce qui représente environ 8,5 % de la valeur estimée des projets en cours. Ces réclamations sont déposées dans le cours normal de l'exécution du projet conformément aux droits des parties contractuelles de déposer des réclamations de contrepartie. Une partie de cette valeur a été comptabilisée à titre de passif, comme il est décrit précédemment.

(en milliers de dollars)

En outre, au cours des négociations et du processus de justification des demandes, une partie supplémentaire de cette valeur peut être déterminée comme un passif pour Metrolinx. Toutefois, le processus de justification est un échange itératif entre les parties pour déterminer un montant raisonnable; il peut être fluide et se dérouler sur une période indéterminée. Comme ce processus est continu dans l'ensemble du programme, les résultats ne peuvent être déterminés pour certaines réclamations, et les changements d'estimations sont reflétés dans la période au cours de laquelle ils sont évalués par la direction.

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.

- a) Opérations au cours de l'exercice : opérations de 37 764 \$ (42 912 \$ en 2024) avec Infrastructure Ontario pour des services de conseils en matière de transaction et d'approvisionnement liés à un contrat de DMF et de 16 810 \$ (12 774 \$ en 2024) avec la Commission de transport Ontario Northland pour des services de réfection. Metrolinx a facturé 24 533 \$ (néant en 2024) à Infrastructure Ontario pour des services de construction et 1 530 \$ (1 450 \$ en 2024) au ministère des Transports pour des services de signalisation ferroviaire et d'autres services.
- b) Au 31 mars 2025, les dettes et charges à payer comprenaient des montants de 18 630 \$ (26 171 \$ en 2024) à payer à Infrastructure Ontario et de 1 971 \$ (2 035 \$ en 2024) à payer à la Commission de transport Ontario Northland; les créances et autres montants à recevoir comprenaient 14 815 \$ (néant en 2024) à recevoir d'Infrastructure Ontario et 1 460 \$ (916 \$ en 2024) à recevoir du ministère des Transports.

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.

(en milliers de dollars)

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 2025, Metrolinx avait conclu trois contrats à terme visant 44,9 millions de litres de diesel, dont les prix varient de 0,7991 \$ à 0,8115 \$ par litre. Ils viennent à échéance à l'exercice 2025-2026. La variation de 2 238 \$ de la juste valeur des instruments dérivés pour l'exercice clos le 31 mars 2025 est comptabilisée en tant que gain latent à l'état des gains et pertes de réévaluation.

(en milliers de dollars)

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

	2025 \$	2024 \$
Passifs au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations à l'ouverture	246 381	226 019
Passifs engagés au cours de l'exercice	7 180	3 857
Passifs réglés au cours de l'exercice	(63)	(1 155)
Révisions des flux de trésorerie estimatifs	9 600	17 660
Passifs au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations à la clôture	263 098	246 381

Au 31 mars 2025, environ 52 % des passifs au titre des obligations liées aux activités de mise hors service obligatoires se rapportaient aux terrains, aux réservoirs et aux baux et environ 44 % 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 2025 et 2071.