



RAPPORT ANNUEL

2024-2025

Table des matières

Reconnaissance des terres	3
Message du président	4
Message du président et PDG	6
Vision, mission, valeurs et mandat	10
Notre vision	10
Notre mission	10
Nos valeurs	10
Notre mandat	10
Contexte des activités de 2024-2025	11
Description des activités de 2024-2025	17
Faits saillants financiers	17
Rendement opérationnel	18
Achalandage et recettes	18
Opérations et sécurité	22
Gestion des actifs et entretien	27
PRESTO	30
Projets d'immobilisations	32
Planification	37
Organisation de Metrolinx	39
Gouvernance	51
Discussion et analyse de la direction	53
Rapport de gestion	53
Fonds des immobilisations et dépenses d'immobilisation	65
Gestion des risques d'entreprise	71
Indicateurs de rendement clés	81
États financiers vérifiés	93
Annexe	126

Reconnaissance des terres

Metrolinx reconnaît que nous connectons des communautés en construisant et en exploitant le transport en commun sur les terres traditionnelles des peuples Anishinaabe, Haudenosaunee et Huron-Wendat, pour qui ces terres continuent d'avoir une grande importance.

Les traités entre les Premières Nations et les gouvernements couvrent ces terres, et les promesses contenues dans ces traités demeurent pertinentes à ce jour.

Metrolinx et ses employés s'engagent à comprendre l'histoire de ces terres et les répercussions continues de la colonisation et prennent la responsabilité des actions visant à faire progresser la réconciliation.

Metrolinx continuera de rechercher les connaissances, l'expertise et l'expérience des partenaires autochtones et s'engage à mener ses activités d'une manière qui repose sur une base de confiance, de respect et de collaboration.

Message du président

La dernière année a été déterminante pour Metrolinx : l'organisation a continué de saisir les possibilités et de relever les défis posés par l'évolution de l'achalandage et un environnement opérationnel complexe. Nous sommes restés déterminés à élargir et à intégrer le transport en commun à travers la région élargie du Golden Horseshoe dans le cadre de notre travail avec les municipalités, les communautés, les partenaires industriels et notre actionnaire pour réaliser les priorités clés du gouvernement.

Tout au long de l'année, Metrolinx a continué à faire passer ses clients en premier. L'accès au transport en commun et la livraison d'un réseau de transport en commun intégré sont restés des priorités absolues. Nous avons continué de progresser par rapport à celles-ci en priorisant par la sécurité des clients, l'expansion et l'optimisation du service pour répondre aux demandes changeantes des clients et l'introduction d'améliorations de l'expérience client pour encourager une utilisation plus large du transit dans la région.

Metrolinx a terminé le Programme d'approvisionnement de PRESTO, une transformation organisationnelle qui remplace les services et les systèmes actuels par de nouveaux contrats segmentés pour diverses fonctions et responsabilités. Le programme améliorera l'expérience PRESTO pour les clients et les usagers, garantira l'accès et l'équité et améliorera l'agilité technologique future, ce qui offrira une flexibilité supérieure à des fins d'innovation future et aidera à garantir la durabilité à long terme du système PRESTO. Cinq contrats ont été livrés et attribués avec succès pour tous les lots d'approvisionnement dans le cadre d'un processus compétitif équitable. On met maintenant l'accent sur la transition vers le modèle à fournisseurs multiples tout en priorisant une expérience client sans faille.

Nous avons continué de faire progresser la planification, la conception et la construction de projets prioritaires de transport en commun rapide et de l'Expansion de GO en étroite collaboration avec nos partenaires provinciaux et municipaux. Notre grand programme d'immobilisations en pleine expansion est fondamental à notre mandat et nous faisons des progrès constants dans l'ensemble du portefeuille. Au cours des 10 prochaines années, Metrolinx devrait mettre en service et gérer un réseau de transport en commun en pleine expansion qui comprendra de nouvelles lignes de transport léger sur rail (TLR) et de métro, des prolongements et une expansion des services GO. Les activités de test et de mise en service complètes se sont poursuivies pour les TLR d'Eglinton Crosstown et de Finch West. Metrolinx demeure concentrée sur l'atténuation des risques afin d'assurer la préparation opérationnelle des projets pour des services sûrs et fiables ainsi que des expériences positives pour les clients.

Nous continuerons de gérer les contrats en mettant un accent accru sur la collaboration et l'optimisation des ressources, en tenant nos entrepreneurs et fournisseurs responsables de la réalisation des projets en toute sécurité et conformément aux attentes, afin d'assurer un service fiable et durable pour les communautés que nous servons. Nous explorons également des possibilités pour soutenir davantage une stratégie « fabriquée en Ontario » afin de renforcer notre économie.

À mesure que les travaux de construction s'accélèrent dans la région, nous restons actifs dans les communautés touchées afin de soutenir et d'atténuer les impacts pour les petites entreprises, d'échanger des renseignements, d'écouter les préoccupations et d'aider les résidents à composer avec les perturbations. Au cours de la dernière année, les représentants de Metrolinx ont frappé à 103 883 portes, distribué 1 477 752 avis de travaux de construction et établi des liens avec plus de 107 157 personnes lors de 1 982 événements communautaires. Metrolinx a également organisé 86 réunions publiques et dispose de plus de 20 comités de liaison avec les équipes de construction actifs, créant des espaces pour un dialogue ouvert et des retours locaux. Cette année, Metrolinx était également fier d'avoir conclu deux accords supplémentaires avec des communautés autochtones. Au total, sept accords ont été signés à ce jour, ce qui représente le cadre pour établir une participation et une consultation significatives avec les communautés autochtones sur les projets, et garantit en outre que Metrolinx fournit un soutien adéquat en matière de capacité aux communautés en veillant à ce que les deux parties collaborent.

Le Conseil d'administration remercie Phil Verster de ses années de leadership et de service dévoué à faire progresser le mandat de Metrolinx. Nous tenons également à remercier Michael Lindsay d'avoir accepté le rôle de président et PDG par intérim. Son engagement fort envers le service public et sa riche expérience dans la réalisation de projets complexes et transformateurs ont apporté à la fois stabilité et élan continu. Pour la suite des choses, le Conseil est convaincu que Metrolinx continuera d'avancer avec clarté et détermination, en élargissant les services et en faisant progresser notre ambitieux programme d'immobilisations.

Cordialement,

Donald Wright

Message du président et PDG

Tout au long de l'exercice, Metrolinx a continué à s'acquitter de son mandat, en exploitant un système de transport en commun sûr et fiable tout en faisant progresser l'un des plus grands programmes d'expansion du transport en commun en Amérique du Nord. Cette année a été marquée par des réalisations significatives en matière d'améliorations de service, d'innovation tarifaire et de progrès en infrastructure, le tout soutenu par un fort accent sur la sécurité et la satisfaction des clients.

Depuis que je me suis joint à Metrolinx en tant que président et PDG par intérim, en décembre 2024, j'ai eu le privilège de travailler aux côtés d'une équipe profondément engagée et talentueuse. Même si plusieurs des réalisations présentées dans ce rapport étaient déjà en cours avant mon arrivée, je suis fier de reconnaître l'effort collectif et les résultats obtenus tout au long de l'exercice complet.

Satisfaction de la clientèle

L'année a commencé avec la plus grande augmentation des services ferroviaires GO depuis 2013, ce qui allait donner le ton pour des améliorations continues tout au long de 2024-2025. Le service a été continuellement ajusté afin de répondre aux changements dans les habitudes de voyage, ce qui a aidé à restaurer l'achalandage aux niveaux d'avant 2020 et offert aux clients une plus grande souplesse et un meilleur choix.

Les efforts pour améliorer continuellement l'expérience client sont demeurés une priorité. Au cours de l'année, Metrolinx a offert davantage à ses clients grâce à des événements élargis, des activations, des partenariats ainsi que des offres de vente au détail et de restauration. Le programme PRESTO Avantages a augmenté à 187 offres cette année, offrant aux clients plus de 2,63 millions de dollars en économies collectives sur des événements régionaux, des attractions et des repas, une augmentation de 55 % par rapport à l'année dernière. L'expérience client numérique a également été améliorée avec le relancement des sites Web GOTransit.com et UPExpress.com, ainsi que des alertes On the GO.

Le travail a également continué sur la modernisation du paiement des titres de transport. Un jalon majeur a été atteint avec le lancement de PRESTO dans Apple Wallet, complétant le programme Nouveaux modes de paiement. Avec Google Wallet, lancé en 2023, les paiements mobiles ont désormais dépassé 77 millions de transactions.

Le programme d'approvisionnement PRESTO a aussi été achevé, ce qui simplifie le système tarifaire et améliore l'accessibilité. Le programme de tarif unique de l'Ontario, qui élimine les paiements doubles entre le transport en commun local et régional, a célébré sa première année et a donné lieu à 38 millions de transferts et permis aux usagers d'économiser un total de 123 millions de dollars.

ONxpress Operations Inc. (OOI) devait prendre en charge l'exploitation et l'entretien de notre réseau ferroviaire en janvier 2025. À la suite de date de prise en charge manquée, nous avons travaillé en étroite collaboration avec l'équipe d'OOI pour déterminer un chemin à suivre en ce qui concerne notre partenariat prévu. Nous étions reconnaissants

de l'effort considérable qu'ils consacraient à ces discussions, mais nous n'avions pas de garanties que le gouvernement assumerait un risque financier approprié alors que la transition se poursuivait vers une nouvelle date de prise en charge planifiée et nous ne savions pas comment le partenariat créerait une valeur financière directe et une amélioration des services.

Compte tenu de notre responsabilité de fournir un transport en commun sûr et fiable tout en offrant une forte valeur aux contribuables, il a été décidé de mettre fin à notre contrat avec OOI. Alstom continuera de soutenir l'exploitation et l'entretien de GO Transit et de l'Union Pearson Express (UPE), sans impact sur le service. Les clients peuvent continuer à compter sur des voyages sûrs, ponctuels et fiables alors que nous travaillons vers une solution à long terme qui offre de la valeur aux contribuables et la meilleure expérience pour les passagers.

Partenaire de confiance

Conscients de leur importance dans notre succès, nous avons continué à favoriser des relations solides et fiables avec les principaux intervenants. Un moment fort est survenu plus tard dans l'année avec l'extension du trajet d'autobus GO 15 pour desservir les Six Nations de la rivière Grand et les Mississaugas of the Credit First Nation. Il s'agissait de la première fois où le service d'autobus GO s'étendait aux communautés des Premières Nations. Ce jalon reflète l'engagement de l'organisation à construire un réseau plus inclusif et connecté.

Le travail a également progressé avec le CN sur des accords pour un service bidirectionnel, toute la journée sur la ligne de Kitchener, et des discussions avec le CPKC et le développement des coûts ont avancé pour l'extension de Bowmanville.

Offrir un transport en commun futur

Tout au long de l'année, Metrolinx a réalisé des progrès substantiels sur les projets d'expansion prioritaires.

Sur la ligne Ontario, tous les contrats majeurs ont été attribués, et les travaux de construction ont progressé le long du trajet. En 2024-2025, le site de la station Pape a été dégagé et les travaux de fondation ont commencé, tandis que l'excavation à grande échelle a débuté à plusieurs stations du centre-ville et à la gare GO Exhibition, le site de lancement pour le forage de tunnel vers la gare de triage Don.

Le prolongement du métro de Scarborough a progressé avec l'attribution du contrat des Stations, Rail et Systèmes (SRS). L'approvisionnement a également progressé pour le prolongement vers l'ouest de la ligne Eglinton Crosstown et a presque été complété pour le contrat de tunnel avancé du prolongement vers le nord du métro Yonge.

Le travail sur l'Expansion de GO a priorisé une livraison précoce des avantages. À la gare Union, l'excavation du nouveau hall de gare sud a été achevée, et les travaux de béton ont progressé, y compris le coulage de la première dalle de béton pour la voie. Ce travail fondamental soutient les augmentations de capacité futures, en particulier le long des lignes Lakeshore, qui représentent ensemble une part importante de l'achalandage de GO.

Le programme de gares SmartTrack a également progressé. La planification avance pour le Centre de transport en commun d'East Harbour, tandis que la gare GO de Bloor-Lansdowne a terminé sa conception détaillée. Des travaux de construction devraient commencer en 2025-2026.

À la suite d'une année d'essais et d'activités de mise en service intensives, 30 kilomètres de nouvelles lignes de transport léger sur rail à Toronto seront mis en service bientôt. Il s'agit de la plus grande expansion en une seule année du réseau de la TTC. Des progrès importants ont été réalisés en vue de l'ouverture sécuritaire et fiable du TLR d'Eglinton Crosstown, y compris la poursuite des améliorations de signalisation et de la formation des opérateurs avec la TTC. Au début du nouvel exercice, nous transférerons le contrôle du système à la TTC à leur installation de Hillcrest, le centre de contrôle pour lorsque la ligne entre en service rémunéré.

Progressant de près derrière le TLR Eglinton Crosstown, on trouve le TLR de Finch West. Les essais et la mise en service se poursuivent également sur le TLR de Finch West et la formation des conducteurs est en cours.

Nous nous préparons à des essais immédiats de fonctionnement et à une démonstration de service rémunéré sur les deux lignes pour garantir que les systèmes fonctionnent comme conçus et comme payés. La sécurité est primordiale tout au long de ce processus. Nous continuons à collaborer étroitement avec nos partenaires pour garantir que ces systèmes, lorsqu'ils sont ouverts au public, sont des services de haute qualité et sûrs qui fonctionnent aussi efficacement que possible.

Des progrès ont été réalisés sur des projets à des étapes antérieures également. La demande de qualifications a été publiée pour le premier paquet de travaux de construction sur le TLR de Hamilton. Entre-temps, les premières études de cas commerciales et les travaux de conception ont commencé pour l'expansion de Milton et les extensions du TLR Hazel McCallion.

Sécurité de tous

À mesure que le rythme des travaux de construction s'accélérat, la sécurité est restée au cœur même de tout ce que nous faisons. Metrolinx a travaillé en étroite collaboration avec des entrepreneurs et des partenaires de livraison pour s'assurer que tous les outils disponibles et les meilleures pratiques étaient utilisés pour maintenir des environnements de travail sécuritaires. En interne, les efforts se sont poursuivis pour améliorer les procédures de sécurité et renforcer une culture de sécurité solide au sein de l'organisation. Nous avons atteint notre plus bas taux de fréquence des blessures avec perte de temps pour toutes les parties à ce jour, à 0,31/200 000 heures travaillées.

Personnes mobilisées

Au cours de mon mandat en tant que président et chef de l'exploitation par intérim, j'ai été témoin de l'expertise, du talent, de la passion et de la détermination de l'équipe de Metrolinx. C'est une priorité continue de soutenir cette équipe résiliente et ingénieuse pour qu'elle puisse donner le meilleur d'elle-même. Cette année, nous avons atteint le taux de participation au sondage sur l'engagement des employés le plus élevé de l'histoire de Metrolinx, et nous avons respecté nos engagements et pris des mesures concrètes pour créer un milieu de travail plus équitable, inclusif et accessible où les gens se sentent connectés, habilités et soutenus. L'engagement indéfectible de l'équipe à gérer et à faire progresser le mandat ambitieux qui nous a été confié par le gouvernement de l'Ontario est vraiment inspirant, et j'ai confiance en la capacité de notre organisation à livrer.

Depuis que j'occupe ce rôle, ma priorité a été de maintenir l'élan tout en approfondissant notre engagement commun envers la sécurité, l'excellence dans la livraison et la construction de la confiance du public - des principes qui continueront à guider notre travail dans l'année à venir. Ensemble, nous faisons des progrès significatifs sur les priorités en matière de transport qui comptent le plus pour les gens de cette région. J'ai hâte de poursuivre ce travail important et de définir un avenir en matière de transport plus connecté, plus accessible et plus résilient pour tous ceux que nous servons.

Michael Lindsay

Vision, mission, valeurs et mandat

Notre vision

Vous amener à destination plus sécuritairement, plus rapidement et plus facilement.

Notre mission

Connecter nos communautés.

Nos valeurs

Nous servons avec passion, pensons à l'avenir et jouons en équipe.

Notre mandat

Metrolinx est un organisme du gouvernement de l'Ontario, établi en vertu de la *Loi de 2006 sur Metrolinx* (la « Loi »).

La Loi confie à Metrolinx le mandat de coordonner, de planifier, de financer, de développer et de mettre en œuvre un réseau intégré de transport en commun dans la zone régionale de transport, conformément aux plans de croissance applicables et les politiques et plans provinciaux de transport.

Metrolinx est responsable de l'exploitation du système de transport régional et de la prestation d'autres services de transport en commun dans la zone de transport régional qui comprend la région du Grand Toronto (RGT), Hamilton et la région de Niagara.

La mission de l'organisation est d'assurer la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun intégré qui lie les gens, améliore leur qualité de vie et apporte le développement durable et la prospérité à nos communautés.

Contexte des activités de 2024-2025

Un stade crucial de l'exécution de notre vaste programme d'expansion du réseau GO.

En 2024-2025, Metrolinx a continué à planifier, à construire et à exploiter un réseau de transport en commun intégré qui relie les gens, améliore la qualité de vie et apporte le développement durable et la prospérité aux communautés.

Cette année, Metrolinx est en train de transformer le réseau GO Transit en un réseau complet, bidirectionnel toute la journée, de réaliser des projets provinciaux prioritaires clés dans toute la région élargie du Golden Horseshoe (REGH) et de transformer notre système de paiements PRESTO afin d'offrir une souplesse supérieure pour l'innovation future, en s'appuyant sur des initiatives qui soutiennent une intégration des tarifs et des services plus harmonieuse et centrée sur l'utilisateur parmi les systèmes de transport en commun de la REGH.

L'organisation travaille à l'exécution de projets d'immobilisations critiques et à l'accroissement de l'achalandage dans un paysage de transport en commun qui a considérablement évolué au cours des dernières années. Les prix de l'énergie sont restés volatils, le taux d'inflation est resté élevé par rapport aux niveaux d'avant la pandémie et la croissance des salaires a tendance à augmenter. En outre, en 2024-2025, les changements nouvellement établis dans les habitudes de déplacement, les tendances d'achalandage et les besoins des clients se sont poursuivis.

Face à ces défis et aux besoins évolutifs des clients, Metrolinx a maintenu son engagement à fournir un service sécuritaire et fiable pour soutenir la reprise économique à court et à long terme dans la région. Nous avons pris des décisions stratégiques pour mettre en œuvre des plans d'amélioration des activités, qui ont contribué à favoriser une culture d'amélioration continue dans l'ensemble de l'organisation, ce qui a entraîné des économies et des gains en efficacité.

L'année 2024-2025 a marqué le début d'une nouvelle façon de faire des affaires pour Metrolinx alors que l'accent critique se tourne vers l'assurance de transitions réussies au cours des prochaines années. Cela comprend :

- **Transition des projets d'immobilisations, passant de l'étape de la préparation opérationnelle aux opérations.** Au cours des 10 prochaines années, Metrolinx devrait mettre en service et gérer un réseau de transport en commun en pleine expansion qui comprendra de nouvelles lignes de TLR et de métro, des prolongements et une expansion des services GO. En 2024-2025, Metrolinx a continué d'atténuer les risques et de créer la capacité d'assurer la préparation opérationnelle des projets, des services fiables et des expériences positives pour les clients.

- **Transformation du système PRESTO dans le cadre du Programme d'approvisionnement des paiements.** Le Programme d'approvisionnement de paiements remplacera les services et les systèmes actuels par de nouveaux contrats segmentés pour diverses fonctions et responsabilités, contribuant ainsi à assurer la viabilité à long terme du système PRESTO. Cette année, Metrolinx a terminé la composante d'approvisionnement du programme en attribuant des marchés et est passée à la transition.
- **Exécution de programmes d'immobilisations complexes par des talents spécialisés.** Metrolinx doit attirer, maintenir en poste et motiver des talents spécialisés dans un marché du travail exigeant afin d'exécuter ses programmes d'immobilisations complexes. En 2024-2025, Metrolinx a développé une expérience de leadership améliorée et une responsabilité accrue, a examiné et révisé les programmes de gestion et d'attraction des talents, et a optimisé nos effectifs actuels et futurs afin de développer des bassins de talents solides et d'offrir le meilleur service au public.
- **Mise en œuvre de la stratégie de service régional d'autobus express (SRAE).** La SRAE est un mouvement transformateur pour moderniser le réseau d'autobus GO, ce qui indique un changement du rôle traditionnel des autobus GO en tant que service complémentaire aux trains et en recentrant sur la satisfaction des exigences élevées des clients le long des principaux corridors de transport. Dans le cadre de ce travail, les services de bus GO sont en cours de migration de la Station d'autobus de la gare Union (SAGU) et du centre-ville de Toronto. De plus, en 2024, le lancement de services ferroviaires de fin de semaine sur la ligne de Kitchener a permis à GO Bus de supprimer des déplacements en double et de réaffecter ces ressources, contribuant ainsi à remodeler les opérations de GO Bus en un réseau basé sur des corridors, à forte demande, qui privilégie la rapidité, la fréquence, la fiabilité et l'efficacité des coûts.
- **Transition vers le développement concurrentiel du marché pour l'entretien et les contrats de maintien en bon état (MBE). Metrolinx continue d'investir dans la réhabilitation des infrastructures avec plus de 400 millions de dollars du plan d'immobilisations pour 2024-2025 consacrés à des projets de MBE.** Au cours de l'année, Metrolinx a continué à explorer des moyens de développer un marché concurrentiel pour ces contrats tout en reconnaissant que le travail requis est unique et nécessite des compétences spécifiques exécutées par un nombre limité de fournisseurs.

Lettre d'orientation annuelle du gouvernement et principales initiatives organisationnelles pour 2024-2025

Une exigence de la Directive sur les organismes et les nominations est que le ministre des Transports émette une lettre d'orientation annuelle à Metrolinx qui définit les attentes pour l'exercice à venir. La lettre d'orientation annuelle 2024-2025, publiée le 21 mars 2024, fournissait des renseignements sur les attentes du gouvernement à l'égard de Metrolinx pour assurer la prestation de services de haute qualité aux Ontariens, conformément à son mandat et aux priorités du gouvernement.

La lettre d'orientation annuelle énumérait un certain nombre de priorités clés que Metrolinx a intégrées à ses principales initiatives organisationnelles pour 2024-2025. Les points saillants et les thèmes de la lettre d'orientation annuelle ainsi que les mesures prises par l'organisation pour répondre à ces priorités sont présentés ci-dessous.

- **Assurer l'exécution réussie et en temps voulu des projets d'immobilisations de Metrolinx.** D'importants progrès ont été réalisés cette année sur une grande variété de projets pour apporter plus de transport en commun à la REGH. Les améliorations de l'infrastructure de GO Transit ont été mises en service, des jalons d'approvisionnement ont été atteints sur plusieurs projets de GO Transit et de transport en commun rapide, et la construction a progressé sur la ligne Ontario, le prolongement de la ligne d'Eglinton Crosstown, le prolongement du métro de Scarborough, la ligne Hazel McCallion et de nombreux projets de GO Transit. Parmi les faits saillants, on trouve la mise en service d'une voie de raccordement directe à la gare GO de West Harbour, ainsi que l'achèvement du premier segment de creusement pour le projet d'extension ouest du TLR d'Eglinton Crosstown. Metrolinx peaufine ses processus internes pour la gestion commerciale, l'atténuation des risques, le contrôle des projets et l'assurance de la sécurité afin de maximiser l'efficacité et d'aider à garantir une livraison sans faille à mesure que la mise en œuvre s'intensifie en 2025-26.
- **En collaboration avec le ministère des Transports (MTO), faire progresser la mise en œuvre de l'intégration des tarifs et du service de transport en commun dans l'ensemble de la REGH tout au long de 2024.** Metrolinx continue d'administrer le programme de tarif unique, qui permet aux clients de ne payer qu'un seul tarif lorsqu'ils transfèrent entre la Toronto Transit Commission (TTC) et GO Transit ainsi qu'entre la TTC et toutes les agences de transport du 905 voisines, y compris Brampton Transit, Durham Region Transit, MiWay à Mississauga et York Region Transit. Le 15 mai 2024, le tarif unique a été élargi à Peel TransHelp, l'exploitant de services de transport en commun dans la région de Peel. Metrolinx a célébré la première année complète du programme de tarif unique le 26 février 2025. Faisant fond sur le programme de tarif unique, Metrolinx entreprend une évaluation de la structure tarifaire de GO Transit afin d'examiner les options politiques sur la manière d'améliorer la facilité d'utilisation et la compréhension des clients, d'améliorer l'accessibilité par rapport aux options de transport local pour les trajets de courte distance, et de rendre les tarifs plus cohérents à travers le réseau GO.
- **Élaborer un plan stratégique quinquennal qui décrit la feuille de route de Metrolinx pour la période 2025 à 2030.** Metrolinx a élaboré un projet de stratégie qui guidera les futurs plans d'affaires annuels, soutenant ainsi l'alignement et la coordination entre toutes les divisions. Le rapport final sera soumis au ministère des Transports en 2025.
- **Examiner les structures et cadres organisationnels pour renforcer les efficacités, améliorer la performance et améliorer la gouvernance.** Metrolinx a collaboré étroitement avec le Ministère pour travailler sur un examen organisationnel et affiner son cadre de gestion de la performance robuste afin de

mieux s'aligner sur les exigences de rapport du Ministère. Comme par les années passées, Metrolinx a continué de présenter des rapports sur le rendement au ministère chaque mois. Par ailleurs, le ministère et Metrolinx ont travaillé ensemble pour élaborer le projet de feuille de route sur la gouvernance de l'agence et le cadre de relations, et collaborent maintenant à sa définition détaillée et à sa mise en œuvre, qui se poursuivra jusqu'en 2025-2026. Ce travail aide à favoriser une plus grande concentration sur l'efficacité et l'efficience au sein de l'organisation.

- **Travailler avec le ministère pour atténuer la congestion dans la mesure du possible lors des activités de construction menées par Metrolinx :** Metrolinx a continué de collaborer avec le Ministère tout au long des cycles de vie des projets, de la planification précoce à la mise en œuvre, en veillant à ce que les impacts de la congestion soient identifiés, évalués et atténués grâce à des stratégies de gestion de la circulation et du transport en commun coordonnées. Une coordination étroite avec la Ville de Toronto et la TTC par l'intermédiaire du Groupe de travail inter-organismes sur la gestion de la congestion soutient le perfectionnement des plans de gestion du trafic et des transports en commun, l'obtention des approbations nécessaires pour les fermetures de routes, et l'alignement des calendriers de construction avec d'autres travaux d'infrastructure. Grâce à une planification collaborative, au partage de données et à des rajustements opérationnels ciblés, le groupe de travail a contribué de manière significative à atténuer et à gérer la congestion. Ces efforts soutiennent la réalisation d'infrastructures de transport en commun majeures tout en maintenant la sécurité et la mobilité des utilisateurs de chemin dans la région.
- **Continuer de consulter de manière significative les communautés et les organisations autochtones et de s'acquitter des obligations de consultation des communautés autochtones.** Metrolinx continue de consulter et de mobiliser de manière significative les communautés autochtones. En plus de la consultation sur les projets d'immobilisations de Metrolinx, un engagement ciblé a également eu lieu avec les Six Nations de la rivière Grand et les Mississaugas of the Credit First Nation pour prolonger le trajet d'autobus GO 15 vers ces deux collectivités à compter du 5 avril 2025.
- **En prévision de la date limite réglementaire du 1er janvier 2025, assurez-vous de respecter les Normes de transport en vertu de la Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO).** Metrolinx s'efforce d'être le chef de file de l'industrie du transport en matière d'accessibilité. En 2024, des initiatives clés en matière d'accessibilité ont été avancées ou complétées dans les installations de Metrolinx, PRESTO, le service à la clientèle et les communications. Cela comprenait des mises à jour de la Norme de conception universelle (DS-02), l'achèvement de près de 800 examens de conception pour garantir la conformité aux normes d'accessibilité, ainsi que des améliorations des stations, une signalisation améliorée et des protocoles de perturbation de service améliorés.

- **Mettre à jour le Plan d'action sur les services en français de Metrolinx afin de garantir que le plan d'action énonce une voie de conformité à la Loi sur les services en français.** Metrolinx a réussi à mettre en œuvre la plupart des actions de son Plan d'action sur les services en français 2024-2025, le reste devant être traité en 2025. Ces actions étaient axées sur l'amélioration des processus internes au sein de l'organisation afin d'assurer la conformité avec la *Loi sur les services en français*.

L'importance de la durabilité dans la gestion des priorités et des actions de l'organisation

Metrolinx a la priorité de mener ses activités dans une optique de durabilité. Cela incite l'organisation à considérer des risques et des possibilités importants au sein de son entreprise, au-delà de la performance financière et opérationnelle. En intégrant la durabilité dans la planification des affaires et la gestion du rendement, Metrolinx stimule la responsabilité, soutient la protection de l'environnement, promeut l'équité sociale et mène ses affaires de manière transparente et éthique.

La durabilité est intégrée dans notre planification à court, moyen et long terme, y compris dans le Plan de transport régional 2041 et le développement du Plan de transport en commun 2051, reliant nos décisions commerciales actuelles aux résultats souhaités de demain, et construisant un système de transport en commun durable et prêt pour l'avenir à travers la région élargie du Golden Horseshoe.

Guidé par des cadres et des normes de durabilité, et en partenariat avec des parties prenantes internes et externes, Metrolinx a déterminé des domaines clés de concentration en matière de durabilité qui contribuent à son succès à long terme. Ces domaines d'intérêt sont réunis et mis en œuvre par les objectifs stratégiques de Metrolinx, qui définissent l'orientation de l'organisation pour l'année. Cette approche fournit le bon accent sur la durabilité pour toutes nos opérations, activités et décisions, faisant de la durabilité non seulement une partie importante de ce que nous faisons, mais aussi de la manière dont nous le ferons. Ainsi, les efforts de durabilité de Metrolinx seront reflétés tout au long de ce rapport.

Les principaux domaines d'intervention en matière de durabilité de Metrolinx :

E nvironment	CHANGEMENTS CLIMATIQUES	Gérer les émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre (GES) en réduisant l'impact des opérations et de la construction et en permettant une transition à faible émission de carbone grâce à nos services.
	INFRASTRUCTURES DURABLES ET RÉSILIENTES	Investir dans les infrastructures, la technologie et la conception pour garantir une fonctionnalité à long terme, la préservation de la nature et de la biodiversité et l'atténuation des impacts potentiels des risques liés au climat.
	EQUITÉ, DIVERSITÉ & INCLUSION	Favoriser une organisation inclusive, engagée et équitable pour les collègues, les clients et les communautés par le biais de nos systèmes, de nos processus, de nos services et de nos communications
S ocial	SÉCURITÉ DES CLIENTS, DES EMPLOYÉS ET DU PUBLIC	Promouvoir la sécurité de nos clients, de nos employés et du public en réduisant au minimum les accidents, les incidents violents, les situations d'urgence et les risques liés à la sécurité.
	SANTÉ ET BIEN-ÊTRE DES EMPLOYÉS	Protéger et promouvoir la santé psychologique et physique et le bien-être des travailleurs, des contractants et des sous-traitants
	RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN ÉQUITABLE	Veiller à créer et à maintenir un système de transport équitable, accessible à tous et exempt d'obstacles physiques et non physiques.
G ouvernance	CLIENTS & COMMUNAUTÉ	Investir dans la prospérité des communautés au sein desquelles nous opérons en fournissant un service de qualité afin d'augmenter le nombre de passagers et d'établir des liens de confiance avec nos parties prenantes et nos partenaires.
	EFFICACITÉ OPÉRATIONNELLE	Fournir des services fiables en optimisant l'utilisation des ressources dans la construction et l'exploitation, et en gérant les risques critiques
	TRANSPARENCE ET CONFIANCE	Contrôler et rendre compte de nos performances pour assurer la transparence de nos opérations et permettre un dialogue ouvert avec nos parties prenantes et nos partenaires afin d'établir une base de confiance.
	RESPONSABILITÉ, AUDIT ET SURVEILLANCE	Adopter des politiques claires, des principes de triple bilan et une structure de gouvernance solide pour garantir que notre organisation est transparente, responsable et exempte de corruption et de discrimination.

Description des activités de 2024-2025

Faits saillants financiers

Pour l'exercice 2024-2025, les besoins totaux en subventions de fonctionnement de Metrolinx s'élevaient à 1 288,9 millions de dollars, avec des revenus totaux de 770,7 millions de dollars, des dépenses de fonctionnement totales de 2 064,3 millions de dollars et le produit de la vente d'actifs de 14,7 millions de dollars. Les dépenses d'investissement pour l'année se sont élevées à 10 145,7 millions de dollars, afin de faire avancer un programme d'immobilisations important en pleine croissance, y compris des projets dans le cadre du programme d'expansion de GO, des métros et des TLR.

Cet exercice a été une période transformative pour Metrolinx, marquée par des progrès significatifs dans le développement des infrastructures de transport en commun, la récupération de l'achalandage et la modernisation des paiements au sein d'un environnement de transport dynamique. Des progrès substantiels ont été réalisés dans l'avancement des grands projets de transport, y compris les initiatives prioritaires en matière de transport en commun, l'expansion des lignes de métro et de train léger ainsi que le système de train GO. Les principales avancées dans les systèmes de paiement des titres de transport comprenaient le lancement de PRESTO dans Apple Wallet et l'achèvement du Programme d'approvisionnement PRESTO, visant à simplifier les processus de paiement et à améliorer l'accessibilité pour tous les utilisateurs de transport en commun. Le programme One Fare de l'Ontario, offert par Metrolinx, a permis des économies substantielles pour les usagers, favorisant des déplacements régionaux sans heurts et abordables.

Dans l'ensemble, l'achalandage et les revenus continuent d'afficher une forte croissance d'une année à l'autre et reflètent de nouveaux modèles d'achalandage, parallèlement à l'augmentation des coûts opérationnels en raison de l'élévation des niveaux de service, des pressions inflationnistes et des dépenses plus élevées en technologie et en entretien. Metrolinx est resté concentré sur le soutien à la récupération de l'achalandage en ajustant les produits et services pour répondre aux demandes évolutives et aux changements de la saisonnalité de l'achalandage. En même temps, Metrolinx a continué d'inculquer une culture d'efficacité et d'amélioration continue, ce qui a aidé à gérer les pressions de coûts émergentes tout au long de l'exercice financier et à garantir la durabilité financière à long terme.

En regardant vers l'avenir, l'organisation reste déterminée à travailler avec les partenaires gouvernementaux, à élargir l'accès au transport en commun, à réduire la congestion et à stimuler la croissance économique, tout en garantissant un transport en commun sûr et fiable dans la région.

Rendement opérationnel

Achalandage et recettes

La reprise post-pandémique du paysage du transport en commun s'est poursuivie en 2024-2025 avec une augmentation des voyages de loisirs et en dehors des heures de pointe, ainsi que le travail hybride qui modifie les habitudes de déplacement des navetteurs. En réponse, Metrolinx a mis en œuvre quatre stratégies de croissance de l'achalandage « T-R-I-P » : Dynamisme du tourisme et des loisirs, retour de la fréquence des déplacements, augmentation des voyages d'affaires et des navetteurs, et attraction de nouveaux publics. Ces stratégies visaient à renforcer l'achalandage par rapport à l'année précédente et à accélérer la génération de la demande de voyage.

Les stratégies T-R-I-P et les investissements associés ont été soutenus par des analyses axées sur les clients et l'achalandage, ainsi que par une fréquence de service de bus et de services ferroviaires optimisée, inspirant finalement la planification de trajets pour les loisirs et le retour des navetteurs scolaires et professionnels.

L'achalandage de GO Transit et de l'UPE a atteint 71,8 millions au cours de cet exercice, représentant une augmentation de 21,6 % par rapport à l'année dernière. Une demande soutenue pour les déplacements de loisirs était évidente avec l'achalandage des fins de semaine de GO en mars 2025 à 157,9 % et l'achalandage hors des heures de pointe à 116,6 % par rapport à 2019. En 2024, Metrolinx a été reconnue comme une des meilleures agences de transport en commun canadiennes par l'augmentation de l'achalandage et a terminé l'année civile à la première place de la reprise parmi les agences de taille similaire en Amérique du Nord, selon l'American Public Transportation Association.

Stratégies de croissance de l'achalandage T-R-I-P

Élan du tourisme et des loisirs

Alors que les destinations touristiques continuaient de connaître une forte demande, Metrolinx a priorisé les campagnes de marketing pour les destinations de fin de semaine ainsi que la flexibilité des services pour les événements sportifs, les concerts et autres événements, le tout soutenu par de la publicité ciblée, de la promotion préalable, des concours et des collaborations de co-marketing en tourisme régional. Ces efforts ont entraîné une forte croissance d'une année sur l'autre, avec un achalandage de fin de semaine, hors pointe, de loisirs et basé sur le tourisme représentant 47 % de l'achalandage total, une augmentation de 11 % par rapport à l'achalandage d'avant la pandémie.

En 2024, Metrolinx a soutenu 48 événements dans la région, y compris l'éclipse solaire et six concerts de Taylor Swift, ce dernier ayant généré un achalandage supplémentaire de 107 000 pour soutenir une récupération de 127,6 % de l'achalandage combiné en dehors des heures de pointe et le week-end par rapport à novembre 2019. Les collaborations d'événements de longue date se sont poursuivies avec l'Exposition canadienne nationale, le Salon international de l'auto du Canada, le Salon international du bateau de Toronto, la Foire agricole d'hiver royale, les Salons des métiers d'arts de Toronto, le Festival

international du film de Toronto, le Festival des lumières de Niagara, le Festival d'Unionville, l'Expo canadienne des animaux de compagnie d'automne et l'Oktoberfest.

Un service pratique et flexible pour les jours de match, des laissez-passer de week-end et de groupe, ainsi que la promotion de GO Transit pour les événements sportifs, y compris les habillages de train des séries éliminatoires de la LNH « GO Leafs GO », des concours pour les clients, des activations en gare et à bord, ont inspiré un achalandage lié aux événements sportifs de 1,0 million, une augmentation de 29 % par rapport à l'exercice précédent.

Rétablissement de la fréquence des usagers

Metrolinx a encouragé les usagers de retour à effectuer des déplacements supplémentaires en optimisant la fréquence des services, en promouvant de nouveaux produits et canaux de paiement PRESTO, et en menant des actions de sensibilisation efficaces auprès des jeunes et des étudiants. L'achalandage de la génération Z a augmenté de 21,9 % par rapport à l'exercice précédent, soutenu par des concessions tarifaires pour les étudiants, la fréquence des services vers et depuis les écoles, une campagne intégrée de retour à l'école, ainsi que des activations sur les campus des établissements d'enseignement postsecondaire lors de dix journées portes ouvertes ainsi que lors de la Foire des universités de l'Ontario. Ces efforts ont traversé la région et ont amplifié la sensibilisation aux concessions tarifaires pour les jeunes et aux services de transport pour les voyages en semaine et le week-end.

Augmenter les déplacements d'affaires et des navetteurs

Les efforts pour attirer de nouveau les voyageurs d'affaires et les navetteurs ont été réalisés grâce à un plan d'affaires interentreprises recentré qui comprenait des voyages liés aux conférences, des partenariats stratégiques et une communication de marque efficace pour soutenir les audiences de navetteurs.

Des ajouts stratégiques de service ferroviaire et de service d'autobus aux heures de pointe ont été soutenus par les campagnes de marketing pour voyageurs d'affaires « Allez Go » et pour navetteurs « Stop or GO », qui mettaient en vedette les avantages de choisir GO Transit. Ces initiatives ont entraîné une croissance maximale d'une année à l'autre de 21,6 %.

Enfin, des collaborations stratégiques de marque et des partenariats de conférence visant à attirer des navetteurs et des voyageurs d'affaires. Les collaborations avec Starbucks, American Express et Simplii Financial ont récompensé les clients pour leur achalandage, tandis que les partenariats avec des conférences, y compris le Conseil canadien pour les affaires autochtones, l'Association des prospecteurs et développeurs du Canada, l'Association dentaire de l'Ontario, Shopify et Elevate, l'événement technologique et d'innovation le plus influent du Canada, ont offert aux participants des conférences des offres de voyage uniques.

Attirer de nouveaux publics

Metrolinx continue de célébrer la diversité multiculturelle de la région et d'encourager l'engagement avec les nouveaux arrivants. La campagne intégrée pour les nouveaux arrivants comprenait de la publicité ciblée conçue pour résonner avec de nouveaux publics, et qui reconnaissait et encourageait l'utilisation de GO Transit et UP Express pour des événements multiculturels, y compris le Nouvel An lunaire, Kwanza, Nowruz, Eid, Vaisakhi, le Festival de la mi-automne, Diwali, les parades de vacances, Noël, Hanoukka et Kwanza. Des campagnes efficaces ont eu un impact sur le comportement des clients et ont entraîné une augmentation des visites sur le web et des ventes de ticket. Parmi le public des nouveaux arrivants, la sensibilisation a atteint 88 %, représentant une augmentation de cinq points par rapport à l'année dernière et l'impression a grimpé à 89 %.

Tout au long de l'année, Metrolinx a accueilli des clients avec un langage inclusif utilisé dans les communications, les promotions et les activations sur place pour des événements multiculturels, ce qui a contribué à promouvoir l'achalandage des nouveaux arrivants à 3,2 millions en 2024-2025.

Stratégie tarifaire et service à la clientèle amélioré

Metrolinx a continué à soutenir la croissance de l'achalandage et la fréquence des déplacements grâce à des expériences de paiement de tarif améliorées pour les clients. La stratégie tarifaire était ancrée dans l'aide à rendre le transport en commun plus abordable grâce à des initiatives telles que le programme de tarif unique de l'Ontario et à la possibilité d'offrir des services GO Transit gratuits pour les membres et les anciens combattants des Forces armées canadiennes (FAC), y compris les Forces régulières et de réserve, qui sont tous deux décrits plus en détail dans ce rapport. Les commentaires sur la segmentation des clients fondée sur les objectifs de voyage ainsi que des recherches et analyses supplémentaires basées sur des données ont aidé à répondre aux besoins des clients et ont amélioré l'expérience du parcours client.

Metrolinx a continué d'offrir le laissez-passer journalier de 10 \$ pour le week-end de GO Transit, le laissez-passer de groupe en semaine de GO Transit, le laissez-passer de groupe de UP Express, ainsi que des réductions pour les aînés et les jeunes afin d'encourager la fréquence des voyages dans la région. De plus, les clients ont bénéficié de rabais PRESTO Avantages, qui se sont élargis à 187 offres cette année et ont permis d'économiser 3 millions de dollars au total pour les clients, soit une augmentation de 55 % par rapport à l'année dernière, grâce à une valeur ajoutée pour les événements régionaux, les attractions et les nouvelles offres de restauration.

L'expérience client numérique a également été améliorée avec le relancement des sites Web GOTransit.com et UPExpress.com, ainsi que les alertes On the GO, qui ont fourni une autre couche de soutien numérique pour l'expérience de trajet du client et comprenaient des fonctionnalités personnalisables. Afin d'améliorer davantage la planification des déplacements des clients, une expérience de panier en ligne sans couture a été ajoutée en février 2025 pour simplifier l'achat de billets électroniques. Les améliorations résultantes en visibilité des produits et la fonctionnalité améliorée du panier d'achat ont aidé à promouvoir des résultats préliminaires prometteurs depuis le

lancement, avec une augmentation de 24 % des revenus de contravention par rapport à l'année dernière.

Cerner et chercher des possibilités de production de recettes non tarifaires

La génération de revenus non liés aux tarifs est cruciale pour soutenir la réalisation du mandat de Metrolinx et la durabilité financière à long terme. Cette année, les stratégies de marketing pour promouvoir les revenus non tarifaires étaient alignées sur quatre piliers de croissance stratégiques « D-E-A-L » : Développer des possibilités entièrement nouvelles, améliorer l'expérience des détaillants et des commerces, accélérer le réseau publicitaire, et générer des pistes et conclure des partenariats. Cette année, les revenus non tarifaires attribués aux efforts de marketing ont augmenté de 41 % par rapport à l'année dernière.

Les efforts de génération de revenus non tarifaires ont élargi les commodités du parcours client, y compris des événements et des activations dans les stations, ainsi que des offres de vente au détail, de nourriture et de boissons flexibles. Cette année, Metrolinx a élargi son réseau à 131 distributeurs automatiques, offrant une variété de produits de qualité et au bon goût. De plus, un point de vente Bags Away a été ouvert au SkyWalk de l'UP Express pour le remisage des bagages afin de soutenir les voyages aériens avec longue escale pour les clients de l'UP Express. Les revenus des activations commerciales ont augmenté de 46 % par rapport à l'année dernière et comprenaient des collaborations avec Hello Fresh, OLG Pro-Line et Maple Leaf Sports and Entertainment, le Festival de camions de nourriture Night Market Toronto à Ajax et Milton GO, ainsi qu'une installation LEGO interactive au SkyWalk de l'UP Express.

À mesure que l'achalandage continuait de revenir, les revenus publicitaires ont augmenté, ce qui a été encore soutenu par une expansion des actifs numériques à travers le réseau. Cela comprenait divers écrans de quai et écrans publicitaires sur des distributeurs automatiques de billets à 162 emplacements différents. De plus, le projet de modernisation numérique de la gare GO a achevé la modernisation des actifs intérieurs sur les lignes Lakeshore Est et Ouest, à l'exception de la gare GO Exhibition, et a progressé vers 66 nouveaux actifs publicitaires ou mis à jour à travers le réseau GO, avec des plans en place pour achever le projet d'ici décembre 2025. Metrolinx a également accéléré son expansion des panneaux d'affichage numériques en collaboration avec divers partenaires médiatiques, avec la construction et l'installation de 21 nouvelles structures de panneaux d'affichage.

Enfin, les revenus des partenariats stratégiques ont augmenté de 31 % par rapport à l'année dernière, grâce à un portefeuille accru de partenariats organisationnels et de collaboration. Il s'agissait entre autres de déplacements gratuits offerts par les commanditaires de transport après les grands événements. Forty Creek Whisky a offert aux clients un déplacement gratuit après 19 h le soir du Nouvel An, tandis que Molson-Coors a donné des déplacements gratuits à la maison après le match des Raptors de Toronto le 31 janvier 2025. Cette année, d'autres partenariats notables comprenaient Voila par Sobeys, Ontario Lottery Gaming, Simplii Financial, Audible, Starbucks, Durham College, la ville de Brampton, CIBC, Purolator, The Globe and Mail, et plusieurs promotions destinées aux clients, y compris une chasse au trésor limitée de cartes PRESTO dans les gares de GO Transit avec PlayStation MLB The Show 24.

Opérations et sécurité

GO Transit et UP Express sont des fournisseurs fiables de services d'autobus et de trains sécuritaires, fiables et efficaces pour des millions de clients dans la REGH. Exerçant environ 501 882 trajets d'autobus par an, le réseau d'autobus GO de Metrolinx compte plus de 2 833 kilomètres de trajets d'autobus desservant 47 gares, 844 arrêts d'autobus et 13 établissements postsecondaires. Le réseau ferroviaire GO Transit s'étend sur 572 kilomètres de voie desservant 69 gares de train GO et UP et a opéré 117 000 trajets de train GO et 56 000 trajets de train UP Express cette année.

Cette année, Metrolinx a atteint ou dépassé des indicateurs clés en matière de sécurité, de fiabilité du service, de satisfaction des clients et de durabilité. Une contribution significative au succès opérationnel et de sécurité de l'organisation a été l'engagement accru des employés de première ligne. L'exécution des initiatives décrites ci-dessous a été soutenue par de nouvelles façons de travailler, ainsi que par un leadership renforcé et un engagement accru des gestionnaires. Un leadership axé sur les objectifs et un accent continu sur les personnes ont été au cœur de ces résultats, avec l'engagement jouant un rôle essentiel dans la stimulation de l'excellence opérationnelle. Dans l'ensemble, l'organisation est restée agile et axée sur le client face aux défis opérationnels, continuant à renforcer sa base pour une croissance et une transformation futures.

Croissance et optimisation des services

D'ici la fin de l'exercice 2024-2025, l'achalandage a atteint 71,8 millions sur GO Rail, GO Bus et UP Express. En analysant les tendances d'achalandage, les modèles d'utilisation aux heures de pointe et les trajets à forte demande, plusieurs ajustements de service ont été effectués. Sur le réseau ferroviaire, cela comprenait l'augmentation des services pour soutenir un achalandage plus élevé, accommoder les travaux de construction sur l'infrastructure principale et soutenir l'augmentation des voyages de loisirs. Les rajustements du service de bus GO comprenaient une utilisation accrue de grilles horaires variables, améliorant les services aux établissements d'enseignement postsecondaire en fonction des calendriers académiques et augmentant les options de voyage express le long des corridors à forte demande.

En avril 2024, Metrolinx a mis en œuvre le plus grand changement de service ferroviaire de la dernière décennie afin de mieux répondre aux besoins des clients et de continuer à promouvoir l'achalandage. Les trajets ferroviaires hebdomadaires ont été augmentés de 1 999 à 2 307 sur les lignes Lakeshore West, Lakeshore East, Kitchener, Stouffville et Milton. Globalement, le nombre de trajets hebdomadaires en train GO et UP Express a augmenté de 14,7 % par rapport à 2023-2024, ce qui a permis de reprendre 97,4 % des niveaux de service d'avant la pandémie.

L'achalandage des autobus GO, le premier mode de transport en commun, a dépassé les niveaux d'avant la pandémie, tout en optimisant 12 % des services d'autobus GO, enregistrant une hausse de 119 % par rapport à l'achalandage de 2019-2020. Les améliorations basées sur les données du service d'autobus GO ont conduit à un nombre record d'embarquement de 1,8 million en septembre et en octobre 2024. Metrolinx a réalisé des progrès significatifs dans l'amélioration de la disponibilité de sa flotte de bus, en hausse de 15 % par rapport à la moyenne de 57 % en 2022. En conséquence, le

déploiement des services a été optimisé, les temps de trajet des clients ont été réduits, l'utilisation des actifs s'est améliorée et les scores de sondage sur la satisfaction de la clientèle de GO Transit ont dépassé les objectifs.

Une expansion supplémentaire du service d'autobus GO s'est manifestée par un lancement historique visant à prolonger le service du trajet d'autobus GO 15 (Brantford/Burlington) vers les Six Nations de la rivière Grand et les Mississaugas of the Credit First Nation, deux collectivités des Premières Nations dans la région élargie du Golden Horseshoe. L'extension est livrée en collaboration avec les communautés, avec le service commençant le 5 avril 2025.

Améliorer la satisfaction des clients sur le réseau

Le taux de satisfaction de la clientèle de GO Transit s'est conclu dans les cibles à 84 % en fin d'exercice, avec un taux de 86 % pour les trains GO et 89 % pour les autobus GO. Le taux de satisfaction de la clientèle d'UP Express a atteint 92 % en fin d'exercice, dépassant la cible de 91 %, démontrant une amélioration significative depuis le début de l'exercice. Malgré des conditions hivernales difficiles et l'adaptation à un volume accru de travaux de construction, Metrolinx continue de fournir un service ponctuel et fiable à travers le réseau tout en donnant la priorité à la satisfaction et à la sécurité des clients.

Trimestre après trimestre, Metrolinx a élargi ses services basés sur des événements et a réussi à gérer des événements majeurs, y compris l'éclipse solaire, six concerts de Taylor Swift, les voyages de pointe pendant les vacances et des matchs sportifs. S'appuyant sur le succès de l'année précédente, Metrolinx a exploité des services ferroviaires toute la nuit lors de la veille du Nouvel An, ce qui a été une première historique sur l'UP Express, sans incidents de sécurité signalés.

Afin de gérer la forte affluence et à la disponibilité limitée de sièges pendant les périodes de pointe des navetteurs sur l'UP Express, Metrolinx a mis en œuvre une stratégie de migration encourageant les navetteurs à se déplacer vers la ligne Kitchener de GO Transit. Un service supplémentaire sur la ligne de Kitchener, en conjonction avec une campagne de communication ciblée et le déploiement d'ambassadeurs de marque pour interagir avec les clients d'UP Express, a entraîné le passage de 1 944 passagers d'UP Express à GO Transit aux gares de Bloor et Weston pendant les heures de pointe du matin, entre novembre 2024 et la fin de l'exercice.

Metrolinx s'engage à rendre ses services accessibles et dispose actuellement de 67 gares GO et de toutes les quatre gares UP Express accessibles au sein du réseau. En 2024, des initiatives clés ont été avancées ou complétées dans l'environnement bâti, PRESTO, le service à la clientèle et les communications. Cela comprenait des mises à jour de la Norme de conception universelle (DS-02), l'achèvement de près de 800 examens de conception pour garantir la conformité aux normes d'accessibilité, ainsi que des améliorations des stations, une signalisation améliorée et des protocoles de perturbation de service améliorés.

Adhérer à l'excellence en matière de sécurité

Metrolinx est déterminé à mettre la sécurité au premier plan à travers le réseau pour les clients, les employés et les communautés. La perception de sécurité chez les clients est

restée élevée cette année, atteignant 89 % en 2024-25. Les incidents de menaces et de violence ont diminué à 7,44 par million de parcours de client, atteignant la cible organisationnelle et confirmant les efforts pour protéger tant les employés que les clients.

Répondre aux besoins d'une population vulnérable en croissance est resté un axe clé. Metrolinx a ajusté de manière proactive le déploiement des Agents chargés de l'application des règlements et des Ambassadeurs de la sécurité des stations pour mieux s'aligner sur les tendances émergentes des lieux et les besoins de sécurité en évolution. Améliorer la présence visible, y compris la couverture nocturne, a aidé à dissuader les incidents et à améliorer à la fois la sécurité réelle et perçue pour le personnel et le public. Augmenter le nombre d'employés de première ligne, en se concentrant sur les lieux prioritaires, et en réduisant les temps de réponse renforce encore la sécurité et la surveillance globales.

De plus, Metrolinx a collaboré avec de nombreux programmes de sensibilisation municipaux pour s'attaquer à la présence de personnes vulnérables cherchant refuge dans les stations. Pour soutenir davantage les personnes vulnérables, tous les agents de première ligne des Services de protection des clients (SPC) et les gestionnaires de service doivent suivre une formation sur la traite des êtres humains et une formation sur l'inclusion, qui leur fournit les bases du *Code des droits de la personne*, les différentes expériences des femmes en tant que personnes vulnérables et des discussions de scénarios sur la façon de reconnaître la traite des êtres humains.

Metrolinx continue de prioriser la sécurité des passagers grâce à un déploiement stratégique et axé sur les données des ressources. Les mesures proactives comprennent le maintien d'un personnel adéquat, l'augmentation de la présence pendant les périodes de pointe, des travaux stratégiques de remise en état pour garantir des opérations sécuritaires, et l'utilisation d'annonces fréquentes pour améliorer la sensibilisation à la situation. Dans les zones touchées par les travaux de construction, des évaluations régulières des risques sont effectuées pour gérer l'interface entre le public et les zones de travail.

Travaillant en étroite collaboration avec la police et les partenaires gouvernementaux, Metrolinx soutient les enquêtes actives pour maintenir la sûreté et sécurité à travers le réseau de transport en commun. Des partenariats collaboratifs avec les services de police renforcent les efforts coordonnés et élargissent les ressources dans les gares prioritaires grâce à des opérations conjointes et à un renseignement partagé. Ces efforts, y compris les notifications de sécurité en temps opportun, servent d'outils clés d'atténuation pour protéger le réseau et les communautés que Metrolinx dessert.

Le taux de fréquence des accidents avec perte de travail a atteint l'objectif organisationnel de 0,31 pour toutes les parties par 200 000 heures travaillées, maintenant un taux constamment bas tout au long de l'année. Cela a été réalisé grâce à des initiatives ciblées qui réduisent les blessures causées par le travail physique et améliorent les programmes de prévention de la violence en milieu de travail, démontrant des contrôles de risque améliorés et une culture de sécurité proactive.

Cette année, Metrolinx a reçu un prix de sécurité de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) pour sa mise à jour de la politique et du programme de vélo électrique.

L'initiative reflète une approche moderne de la sécurité qui prend en compte les besoins de transport évolutifs de la REGH et les attentes des clients. La stratégie soutient également les livreurs de l'économie de concert en augmentant la capacité des trains pour les bicyclettes et les vélos électriques certifiés. En intégrant la politique, l'ingénierie, l'éducation et l'application des lois, Metrolinx a amélioré la sécurité à travers les trains, les autobus et les gares.

La culture de la sécurité a été davantage renforcée grâce à des mécanismes de rapport et de gouvernance améliorés, y compris le déploiement continu du programme d'assurance de sécurité du système (ASS), qui a également été reconnu par un prix de sécurité de l'ACFC.

Par ailleurs, le Comité de certification de la sécurité de Metrolinx, composé de membres de l'équipe de la haute direction de Metrolinx, a joué un rôle clé dans la promotion de la sécurité, de l'efficacité et de la protection des travaux de construction et des opérations en veillant à ce que des structures de gouvernance, des normes et des pratiques d'assurance de la sécurité appropriées soient en place pour tout projet de transport ferroviaire nouveau ou existant.

Établir une méthode de travail sécuritaire au sein du corridor ferroviaire.

Metrolinx cherche toujours à améliorer continuellement les mesures de sécurité clés. En fin d'exercice, le nombre d'infractions au *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* (REF) et aux procédures a dépassé la cible organisationnelle. En 2024-2025, Metrolinx a enregistré 154 violations de règles ou de procédures. Parmi ceux-ci, 102 concernent la flotte ferroviaire et les opérations par rapport à l'objectif organisationnel de 78, 42 concernent les travaux de construction et la maintenance par rapport à l'objectif de 17, et 10 concernent la protection des voies par rapport à l'objectif de huit.

Pour y remédier, Metrolinx met en œuvre des stratégies ciblées axées sur des mesures à impact immédiat visant à réduire les infractions au REF et à alléger la charge de travail des équipes de train afin de leur permettre de se concentrer sur le respect du règlement et des procédures d'exploitation. Les opérations ferroviaires et de flotte continuent de se concentrer sur l'amélioration de la communication entre les membres d'équipage, de la conformité et de la formation. Les efforts de construction ferroviaire, d'entretien et de protection des voies mettent l'accent sur la sécurité, la conformité et les améliorations des processus. Les initiatives en place devraient permettre d'améliorer la conformité, de réduire les risques et de renforcer la culture de sécurité globale de Metrolinx.

En 2024-2025, un total de 37 fermetures majeures de voies (MTC) ont été planifiées et exécutées pour faciliter la construction au sein des corridors ferroviaires, soutenant les améliorations d'infrastructure d'immobilisations critiques et la livraison de projets. Les travaux de construction sur le chemin de fer devraient augmenter considérablement d'ici 2026, avec une augmentation estimée de 100 % des MTC projetées par rapport à 2024.

Dans le cadre de son engagement à améliorer la planification et la réalisation sécuritaires des travaux dans le corridor ferroviaire, Metrolinx a mené des travaux importants cette année pour commencer à mettre en œuvre le programme Zone Rouge/Zone Verte (RZGZ) à l'été 2025. L'utilisation d'une méthode de protection par « Zone Verte » réduit l'exposition des travailleurs aux mouvements des trains, ce qui permet de renforcer les

mesures de sécurité ainsi que l'efficacité des travaux de construction et d'entretien dans le corridor ferroviaire. Le programme RZGZ sera un leader dans les pratiques de travail canadiennes au sein du chemin de fer et établira un mécanisme de pointe pour améliorer la sécurité et la productivité.

Respect de l'horaire et efficacité opérationnelle

GO Transit et UP Express ont offert des niveaux constants de ponctualité et de fiabilité, atteignant les trois cibles de respect de l'horaire.

- Le réseau ferroviaire GO a atteint un respect de l'horaire d'une moyenne annuelle mobile (MAM) sur 12 mois de 97,1 %, dépassant la cible de 95 %, tout en gérant 37 fermetures importantes de voies et 39 971 événements de travaux approuvés dans le corridor ferroviaire.
- Les services d'autobus de GO ont obtenu une MAM de 96,0 % en respect de l'horaire, par rapport à la cible de 96 %, soutenant 454 événements et augmentant le transport par autobus.
- UP Express a atteint une MAM de 97,8 % en matière de respect de l'horaire, dépassant l'objectif de 97 %.

Un jalon important pour la flexibilité et l'efficacité opérationnelles a été atteint après que Metrolinx a réussi à passer à un contrôle du trafic ferroviaire interne pour le corridor ferroviaire de la gare Union (CFGU), un service qui avait été fourni par le Toronto Terminals Railway (TTR) pendant 118 ans. Cette transition représente un changement culturel remarquable, offrant de nouvelles possibilités pour gérer d'importants travaux à la voie ferrée tout en améliorant la prestation de services. Cela survient à un moment crucial alors que le programme d'expansion de GO est sur le point de quadrupler les trajets en train vers et depuis la gare Union au cours de la prochaine décennie.

Promouvoir la durabilité et la performance environnementale

En 2024, le Système de gestion environnementale de l'entreprise a été mis en œuvre avec succès, favorisant la conformité aux réglementations environnementales. En parallèle, Metrolinx a atteint son objectif annuel de diversion des déchets et de réduction des GES.

Au cours de cet exercice, l'organisation a atteint une moyenne de 137,05 tonnes métriques (TM) de déchets détournés par mois. Un total de 1 653,52 a été détourné d'une décharge, contre un objectif de 1 295,94 MT, avec un taux de détournement de 61,3 % à l'échelle du système. Le suivi des données amélioré, l'engagement des fournisseurs et trois audits des déchets ont soutenu les améliorations de performance, mettant en évidence la conformité efficace au recyclage.

Les émissions annuelles de gaz à effet de serre (GES) ont atteint l'objectif organisationnel, réalisant 21,8 tonnes d'équivalent dioxyde de carbone par million de kilomètres sièges de revenus (t eq. CO₂/MRSK), sur les 27,1 t eq. CO₂/MRSK. Réalisées parallèlement à l'achalandage croissant, les réductions des émissions ont été soutenues par des initiatives d'efficacité opérationnelle, y compris la réduction du temps d'arrêt de la flotte, la minimisation des déplacements non rémunérateurs, et quatre installations ayant reçu des certifications de Leadership in Energy and Environmental Design (LEED). Tous les

domaines opérationnels, y compris GO Rail, UP Express, GO Bus et les installations, ont atteint leurs cibles d'intensité des émissions de GES de fin d'année respectives.

Préparation opérationnelle aux projets de transport en commun rapide

Au cours des 10 prochaines années, Metrolinx devrait mettre en service et gérer plusieurs nouveaux projets de transport en commun rapide. Ceci inclut de nombreuses lignes de transport léger sur rail (TLR) et de métro, telles que le TLR Eglinton Crosstown, le TLR Finch West, la ligne Hazel McCallion et la ligne de l'Ontario, ainsi que des prolongements de ligne et des voies de transport en commun rapide. Metrolinx continue de mettre l'accent sur l'assurance que les systèmes techniques, commerciaux, de performance et financiers sont en place pour gérer ces programmes en exploitation.

Des accords de jalon ont été négociés et signés pour soutenir ce travail. En mai 2024, Metrolinx, la TTC et la Ville de Toronto ont signé l'entente d'exploitation et de service des trains de Finch Ouest. La région de York et la province de l'Ontario ont signé et exécuté l'Accord de principe sur le prolongement vers le nord du métro Yonge le 6 septembre 2024. La Ville de Toronto et la province de l'Ontario ont signé et exécuté l'Accord de principe sur les métros le 3 septembre 2024, et la Feuille de conditions de paiement pour la ligne Hazel McCallion a été négociée et convenue à un niveau de direction supérieur.

À mesure que les préparatifs avancent pour l'entrée en service commercial du TLR Eglinton Crosstown et du TLR Finch West, un mur de contrôle hebdomadaire de préparation opérationnelle pour le transport en commun rapide a été établi pour s'assurer que toutes les divisions de Metrolinx sont alignées sur les tâches, les objectifs et les jalons clés, et prêtes pour le lancement des deux lignes.

Gestion des actifs et entretien

Metrolinx a établi un fort accent sur la gestion des actifs et commerciale pour soutenir ses niveaux de service actuels et projetés. Cette année, les travaux se sont poursuivis sur la mise en œuvre d'un programme d'amélioration continue pour améliorer les capacités de gestion d'actifs dans quatre piliers clés : l'information sur les actifs, la planification de la gestion des actifs, l'ingénierie de la fiabilité et la prestation des services d'entretien. Il s'agit d'un sous-ensemble des capacités définies par l'Institute for Asset Management, un organisme professionnel international pour la gestion de la vie entière des actifs physiques. Les quatre piliers sont des facilitateurs essentiels pour les équipes de classes d'actifs afin d'équilibrer les coûts et les risques par rapport à la performance souhaitée des actifs tout au long de leur cycle de vie, et d'atteindre les objectifs de sécurité, de respect de l'horaire et de satisfaction des clients de Metrolinx.

Le programme d'amélioration continue voit les équipes de classes d'actifs mûrir à travers cinq niveaux : conscient, répétable, défini, contrôlé et optimisé. Chaque niveau comprend une progression des personnes, des processus et des exigences en matière de systèmes/outils.

Metrolinx est passée d'une maturité de 37 % en 2022 à une maturité actuelle de 64,1 %, avec une cible d'atteinte d'une maturité de 75 % d'ici la fin de l'exercice 2026-2027. À l'heure actuelle, des méthodes sont en place au sein de chacun des quatre piliers, et les équipes exploitent les données disponibles existantes pour orienter les décisions au sein

de chaque pilier. Cela mène à de meilleures décisions et interventions avant l'échec des actifs et à une fiabilité et une sécurité améliorées des actifs de Metrolinx.

Metrolinx est sur la voie d'améliorer sa compréhension de l'état et de la performance des actifs, des risques associés au service, et d'appliquer des décisions sur les actifs plus éclairées par des preuves. Des améliorations nécessaires à la qualité des données d'actifs sont prévues au cours des trois prochaines années pour mieux permettre des décisions éclairées par des preuves.

Activités d'assurance en ingénierie

Le groupe d'examen du système (GES) des travaux complémentaires précoces de l'expansion de GO a été établi et opérationnalisé en 2024. Cela fournit une base pour formaliser les activités d'assurance en ingénierie, augmentant considérablement la confiance dans la sécurité et la performance des actifs de Metrolinx. Sur un total de 48 soumissions présentées au GES, 41 ont été approuvées avec succès par le Comité de certification de la sécurité de Metrolinx, avec un taux d'approbation de 100 % atteint au cours des six derniers mois de 2024-2025. Les groupes d'examen de la sécurité du système (GESS) établis ont fonctionné de manière cohérente pour les projets de traversée-jonction simple et d'Expansion de GO.

Les activités d'assurance pour le TLR d'Eglinton Crosstown et le TLR de Finch Ouest sont en cours pour soutenir l'entrée en service commercial de ces projets. Un pourcentage d'achèvement de l'assurance de 78 % a été atteint pour le TLR d'Eglinton Crosstown et les activités d'assurance pour le TLR de Finch West sont aux premières phases. Le soutien technique pour garantir la disponibilité et la fiabilité de la flotte pour les deux lignes continue d'être une priorité absolue.

Travaux liés à l'état de bon fonctionnement (EBF)

Metrolinx a continué à promouvoir les progrès réalisés par rapport à l'EBF grâce à des investissements ciblés et à un alignement stratégique avec les plans de gestion des actifs. L'intégration des plans de gestion des actifs permet une approche plus axée sur les données et proactive en matière de réhabilitation et de remplacement des actifs, garantissant que les projets d'EBF peuvent être priorisés efficacement. Metrolinx a une base d'actifs en croissance et vieillissante, donc les initiatives d'EBF visent à maximiser la travée de vie et à réduire le temps moyen de réparation après un défaut. Cette année, des projets d'EBF clés concernant les signaux, les voies, les stations, les ponts et l'installation de maintenance d'autobus ont été réalisés, renforçant la fiabilité des actifs à long terme et l'efficacité opérationnelle.

Un total de 43 projets d'EBF ont été achevés en 2024-2025. Les points saillants des initiatives d'EBF comprennent :

- 11 177 mètres de clôtrage ont été installés le long du droit de passage du réseau GO. De plus, grâce à une utilisation efficace des matériaux, Metrolinx a pu installer du clôtrage sur les subdivisions d'Oakville et de Bala, des emplacements qui avaient été précédemment exclus en raison de contraintes budgétaires, permettant ainsi une meilleure sécurisation d'une zone de passage non autorisé de haute priorité sur un corridor ferroviaire critique. Étant donné que les travaux

progressent plus vite que prévu, le projet reste sur la bonne voie pour être achevé à temps et dans le budget.

- Les travaux ont été achevés sur un système d'éclairage amélioré pour le hall de gare York et le Bay Concourse à la gare Union. La modernisation a remédié à un problème d'éclairage défaillant grâce à la modernisation des lumières existantes en luminaires LED améliorés qui augmenteront la luminosité et amélioreront l'efficacité énergétique tout en respectant les exigences d'éclairage du Manuel d'exigences de conception. Le système d'éclairage devrait avoir une durée de service minimale de 12 ans et permettra un débarquement plus rapide des pièces de rechange lorsque cela sera nécessaire pour les réparations.
- Des travaux de réhabilitation de ponts ont été réalisés à divers endroits le long des corridors de Metrolinx, ce qui comprend des travaux tels que des réparations en acier structurel et le remplacement de la main courante. Ces travaux de réhabilitation préparent le terrain pour de futurs remplacements de ponts, y compris le pont au kilomètre 8,60 Bala, qui a été construit en 1905 entièrement en bois. Le remplacement de ce pont, qui devrait être achevé au début de 2025-2026, verra une nouvelle structure moderne en acier et en béton remplacer l'ancien pont en bois.

Metrolinx a conclu la phase de faisabilité et de conception conceptuelle du projet d'Essais autonomes de l'infrastructure ferroviaire (ATTI), en réalisant un sondage de numérisation 3D de différents modèles de locomotives et en effectuant une analyse des options pour identifier la locomotive optimale pour l'installation du système ATTI. Le système ATTI améliorera la capacité de Metrolinx à prioriser la maintenance et la réhabilitation des voies en identifiant les tendances dans la géométrie des voies et la dégradation, soutenant ainsi la maintenance prédictive et préventive.

Cette année, des travaux ont été achevés pour signer des accords avec Alstom et la Commission de transport Ontario Northland pour la remise à neuf de 302 voitures à étage et de plusieurs locomotives F59 afin de soutenir les opérations de GO Transit. Dans le cadre de la remise à neuf, les wagons prolongeront leur durée de vie de 20 ans et les caractéristiques des voitures de train seront modernisées. De plus, Metrolinx a finalisé l'acquisition de jusqu'à 177 autobus diesel pour soutenir l'augmentation du service d'autobus GO. Ces autobus seront essentiels pour répondre aux besoins de service accrus et soutenir les travaux de construction pour des projets d'immobilisations pendant les fermetures majeures de voies.

Metrolinx explore continuellement des moyens de développer un marché concurrentiel pour les contrats d'entretien et d'EBF tout en reconnaissant que le travail requis est unique et nécessite des compétences spécifiques exécutées par un nombre limité de fournisseurs.

Initiatives d'ingénierie pour améliorer la sécurité

Le 1^{er} janvier 2025, les Services de contrôle des pannes (SCP) du Centre des opérations du réseau ont réussi à passer à la prestation interne, marquant ainsi un jalon important pour Metrolinx. Les SCP coordonnent les interventions en cas de défaillance et d'incident

sur les voies ferrées, les systèmes de signalisation et de communication; offrent des conseils aux équipes sur le terrain pour régler les problèmes techniques; analysent les registres de bureaux et de terrain pour déterminer les modèles et optimiser le temps de réponse; et collaborent avec les équipes pour assurer le respect des normes de sécurité.

La transition vers la prestation interne a permis à Metrolinx d'exercer un plus grand contrôle, de rendre des comptes et de s'intégrer plus facilement aux activités ferroviaires, ce qui devrait avoir pour effet d'améliorer le respect de l'horaire et la collaboration entre les équipes. En outre, ce changement a permis d'importantes économies grâce à une gestion optimisée des ressources et à une réduction des frais généraux.

Metrolinx est également déterminée à améliorer les 132 passages à niveau publics et les 34 passages à niveau privés qu'elle gère et exploite afin de répondre aux dernières normes de Transports Canada et à la norme de conception des passages à niveau de GO Transit, garantissant ainsi une sécurité améliorée à ces emplacements critiques. Ce projet d'amélioration des passages à niveau contribuera à améliorer la sécurité, surtout à mesure que l'augmentation de la circulation des véhicules et des piétons à ces passages augmente le risque d'accidents. Jusqu'à la fin de 2024, Metrolinx a réalisé une réduction cumulative du risque de 22 % par rapport à une date de référence du 1er avril 2022, et continuera à mettre en œuvre des stratégies pour réduire davantage le risque, rendant la traversée du réseau plus sûre pour les clients, les conducteurs et les piétons.

PRESTO

En 2024-2025, Metrolinx a atteint ou dépassé ses objectifs pour PRESTO. L'adoption de PRESTO a atteint 88,8 %, dépassant la cible de 87 %. La disponibilité des lecteurs de dispositifs de paiement PRESTO a atteint 99,89 % avec une disponibilité des dispositifs de chargement de cartes à 99,81 %, dépassant l'objectif de disponibilité global des dispositifs de 99,7 %. Le score moyen de satisfaction de la clientèle pour 2024-2025 a atteint 83 %, atteignant l'objectif de l'année. Cependant, un score record de 85 % a été atteint pour le mois de janvier.

Metrolinx a également fourni un soutien exceptionnel aux clients de PRESTO, maintenant une performance système remarquable sur les dispositifs de paiement et de chargement PRESTO et respectant constamment les engagements clés. Cela comprenait le soutien au programme de tarif unique de l'Ontario, l'avancement des capacités telles que l'analyse des clients et l'intelligence artificielle, et l'achèvement du programme Nouvelles façons de payer, qui offre plus de choix aux clients sur la manière de payer leurs titres de transport. En conséquence, les paiements ont atteint leur plus haut score de satisfaction client à ce jour, 73 %, dans toutes les agences de transport en commun PRESTO participantes.

Une expérience client de premier ordre a été maintenue lors du tout premier Sommet sur l'innovation des paiements de transport de Metrolinx. Le sommet a réuni des clients de l'agence de transport en commun, des pairs et des partenaires mondiaux pour une séance axée sur le leadership éclairé en matière de paiements et d'innovation. Plus de 60 participants étaient présents, y compris des conférenciers principaux d'Apple et des pairs du transport mondial. La séance a abordé les avancées du système de paiement PRESTO, les tendances actuelles et les développements futurs, tels que le rôle de l'IA,

l'évolution des paiements mobiles et comment ceux-ci pourraient influencer le futur système PRESTO.

Transformation organisationnelle par le programme d'approvisionnement de PRESTO

En 2024, Metrolinx a terminé le programme d'approvisionnement PRESTO de trois ans, une transformation organisationnelle faisant partie de la modernisation de PRESTO qui aidera à garantir la durabilité à long terme du système PRESTO. Cinq contrats obtenus par appel d'offres ont été livrés avec succès et attribués à trois fournisseurs entre février et octobre 2024 pour tous les lots d'approvisionnement. Avec ce nouveau modèle de fournisseur, Metrolinx a posé une base solide pour faire la transition du système PRESTO d'un fournisseur clé à un modèle à fournisseurs multiples, qui se terminera d'ici début 2026.

Metrolinx travaille activement pour s'assurer que la transition vers le nouveau modèle de fournisseur ne perturbera pas les clients. Metrolinx a établi un solide cadre de gouvernance et un Bureau de programme de transition (BPT) pour superviser la transition, garantissant la responsabilité et des stratégies d'exécution claires. La transition privilégie une expérience client sans faille, avec des stratégies de gestion des risques proactives en place pour prévenir les perturbations et maintenir la continuité du service. Les efforts de réduction des risques comprennent le déploiement systématique par phases, l'assurance de la qualité et la surveillance de la performance des fournisseurs.

L'engagement actif des parties prenantes demeure une priorité, avec une coordination continue entre les agences de transport en commun disposant de ressources intégrées exclusives, de nouveaux et d'anciens fournisseurs, ainsi que de partenaires gouvernementaux pour garantir la préparation au changement et la continuité opérationnelle.

Diriger l'industrie des paiements de transport avec « Nouvelles façons de payer »

Un dernier jalon dans la livraison du programme Nouvelles façons de payer a été atteint en juillet 2024 avec l'introduction de PRESTO dans Apple Wallet, menant à l'achèvement du programme. Avec cet accomplissement, PRESTO est devenu la première carte de paiement de transport au Canada à être disponible dans le Portefeuille Apple.

Avec Google Wallet, qui a été lancé en 2023, les options de paiement mobile de tarif élargies de PRESTO ont collectivement enregistré plus de 88 millions de validations, ce qui indique le succès de cette intégration mobile et souligne la facilité et la commodité que les options de paiement de tarif par portefeuille mobile apportent à la vie quotidienne des usagers des transports en commun.

Les options de paiement sans contact de PRESTO, qui incluent les cartes de débit et de crédit Interac, ont également gagné un élan significatif au cours de l'année écoulée, avec plus de 142 millions de transactions depuis leur lancement. Aujourd'hui, les portefeuilles électroniques et les paiements sans contact représentent plus de 35 % de toutes les

transactions PRESTO – soit un paiement de tarif PRESTO sur trois – qui se font désormais par des moyens modernes et nouveaux de paiement.

La technologie innovante derrière ces produits modernes de paiement de billets améliore non seulement l'expérience des clients et des usagers aujourd'hui, mais reconnaît également Metrolinx comme un leader de l'industrie et positionne l'organisation pour un succès continu. En novembre, PRESTO a reçu le prix de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) dans la catégorie « Innovation » pour le programme New Ways to Pay, pour son excellence dans l'utilisation de la technologie afin de rendre les services plus efficaces en tant que première solution de modèle de transaction de transport en commun en temps réel au monde. PRESTO a également terminé l'année en tant que finaliste pour deux prix lors de la conférence annuelle Transport Ticketing Global à Londres, en Angleterre, une cérémonie de remise de prix qui honore les réalisations significatives dans les pratiques de billetterie intelligente et de mobilité à travers l'industrie mondiale. Dans les catégories de « Meilleure initiative d'expérience passager », pour la mise en œuvre du programme de tarif unique, et « Meilleur programme de billetterie intelligente (entre 200 000 et 1 million de trajets quotidiens) », pour le lancement de PRESTO dans Apple Wallet, PRESTO a reçu un honneur de « Très recommandé » dans les deux catégories.

Projets d'immobilisations

Metrolinx met en œuvre un programme d'investissement ambitieux avec de nouvelles infrastructures de TLR, de métro et de trains GO pour changer fondamentalement la façon dont les gens se déplacent dans la région élargie du Golden Horseshoe.

À la suite d'une année d'essais et d'activités de mise en service intensives sur les TLR d'Eglinton et de Finch West, 30 kilomètres de nouvelles lignes de TLR à Toronto seront mis en service bientôt – la plus grande expansion en une seule année du réseau de la TTC. Les travaux sont en cours pour ajouter 41,2 kilomètres de projets de TLR s'étendant le long de l'avenue Eglinton Ouest de Toronto à Mississauga, le long de la rue Hurontario à Mississauga et Brampton, et à travers la ville de Hamilton. En même temps, 31,4 kilomètres de lignes de métro prennent forme, y compris la ligne Ontario de 15,6 kilomètres, qui traversera et passera sous certains des environnements urbains les plus denses du pays. Les extensions des lignes de métro 1 et 2 de la TTC existantes permettront d'étendre le service de 8 kilomètres au nord jusqu'à Richmond Hill et de 7,8 kilomètres plus loin dans Scarborough, respectivement.

Ces lignes de transport en commun rapide se connecteront à l'épine dorsale du futur réseau de transport régional, un système ferroviaire GO transformé qui offrira un service de train électrique rapide et fréquent à de nombreuses collectivités, suivant la mise en œuvre du programme d'expansion de GO. D'autres projets comme le prolongement de 20 kilomètres de la ligne GO Lakeshore East jusqu'à Bowmanville et les améliorations de l'infrastructure ferroviaire vers Niagara et le long de Kitchener faciliteront l'accès au train GO pour de nouveaux voyageurs, tout comme de nouvelles stations comme le Centre de transport en commun d'East Harbour, Mount Dennis et Caledonia.

Programme d'expansion de GO

En 2024-2025, Metrolinx a continué à réaliser d'importants progrès dans le cadre du programme d'expansion de GO, qui transforme le réseau GO en un réseau régional de transport en commun rapide offrant un service électrique plus rapide et plus fréquent à longueur de journée.

Alors que les trains GO continuent d'opérer, Metrolinx améliore les signaux, ajoute de nouvelles voies, construit des séparations de niveau, améliore les capacités de stationnement et d'entretien, électrifie le service sur des centaines de kilomètres de corridor et modernise la gare Union, ainsi que des dizaines d'autres stations dans le réseau.

Travaux préliminaires

Les travaux préliminaires sont une série de projets qui prépareront le réseau ferroviaire à la mise en œuvre des ensembles de projets ultérieurs sur le corridor. Ces projets sont maintenant considérablement avancés, la plupart des lots étant soit terminés, soit en travaux de construction avancés :

- Le projet de stations et de saut-de-mouton de Stouffville a été achevé définitivement en décembre 2024, améliorant les commodités des gares GO d'Agincourt, de Milliken et d'Unionville, et augmentant la sécurité des clients le long de la ligne GO de Stouffville.
- Un jalon important a été atteint dans le cadre du projet d'amélioration de l'infrastructure de Lakeshore Ouest avec la diversion de la voie ferrée de Burloak en service, ouvrant la voie au futur passage inférieur.
- Les projets d'amélioration de l'accessibilité de la gare GO d'Eglinton et d'expansion du stationnement et de la boucle d'autobus de Bradford ont été achevés.
- À la suite des phases de conception et d'approvisionnement réussies, les travaux ont commencé pour préparer la nouvelle gare GO de Calédonie. Ces améliorations fourniront une liaison directe entre la ligne Barrie et le TLR d'Eglinton Crosstown.
- Un contrat pour construire l'installation de remisage Heritage Road a été attribué. Le nouveau centre sur le corridor ferroviaire de Kitchener offrira une capacité de remisage accrue pour soutenir les niveaux de service futurs.
- Une nouvelle voie de raccordement directe à la gare GO de West Harbour a été mise en service à la fin mars. Cela a éliminé le besoin pour les trains à destination de Niagara de passer la gare et de faire demi-tour, réduisant ainsi le temps de trajet pour les clients de St. Catharines et de Niagara Falls, tout en permettant à plus de trains circulant vers et depuis Niagara Falls de s'arrêter à West Harbour.

Travaux à l'extérieur des corridors

En 2024-2025, les premiers contrats du projet de rénovations des gares existantes ont été attribués pour les gares GO d'Oakville, de Hamilton et de West Harbour. Le contrat de la

gare GO d’Oakville a été attribué selon un modèle de gestion de la construction à risque et les travaux de conception détaillée sont en cours, tandis que le contrat de Hamilton et West Harbour a été attribué selon un modèle de conception, soumission et construction. La conception détaillée des travaux de rénovation de gares supplémentaires sur les lignes Lakeshore Ouest, Lakeshore Est, Barrie et Stouffville a également progressé en 2024-2025.

Dans le corridor

En 2024-2025, Metrolinx a conclu la phase de développement d’OnCorr – un processus en plusieurs étapes visant à parachever la portée, les conceptions, les calendriers, l’allocation des risques et l’établissement des prix des éléments du projet. Au cours de l’année, des travaux approfondis de diligence raisonnable et d’études ont progressé dans des corridors sur le réseau.

Le Projet d’amélioration de la gare Union (PAGU) est également mis en œuvre pour faciliter les travaux en corridor par le biais d’un modèle d’alliance. En 2024-2025, l’excavation du futur hall de gare sud a été achevée, et les travaux de béton ont progressé, y compris le coulage de la première dalle de béton de voie. Plus à l’est, des ponts utilitaires ont été installés à travers les ponts Lower Jarvis et Sherbourne, et des câbles hydroélectriques relocalisés ont ensuite été tirés à travers.

Programme d’extensions du rail GO

Le programme d’expansion du réseau ferroviaire GO étend le service de Lakeshore Est passant par Oshawa jusqu’à Bowmanville et améliore le service de ligne de Kitchener en apportant des améliorations de capacité au-delà de la fin de la voie appartenant à Metrolinx à Brampton :

- La phase de développement du projet de prolongement de la ligne de Bowmanville a progressé pour faire avancer la conception détaillée tout en optimisant les coûts et les horaires conformément aux examens de constructibilité.
- Sur le prolongement de la ligne de Kitchener, les travaux terminés à la gare GO de Guelph comprenaient la construction du quai et une nouvelle voie d’évitement le long du couloir près de Breslau.

Programme de gares SmartTrack

Metrolinx continue à faire avancer le programme des gares SmartTrack, qui ajoutera des gares aux parties intérieures du réseau ferroviaire GO. Cela tirera parti des améliorations de la fréquence et de la capacité de l’Expansion de GO pour offrir de nouvelles options de transport en commun à un plus grand nombre de communautés.

- Le Centre de transport en commun d’East Harbour est le deuxième projet Alliance de Metrolinx à atteindre la phase de mise en œuvre. La phase de développement du projet a progressé en 2024-2025 vers la détermination du coût, de l’horaire et de la certitude de la conception. Pendant ce temps, les travaux préliminaires ont continué alors que l’équipe du projet coordonnait les travaux préparatoires majeurs avec l’équipe conjointe du corridor de la ligne Ontario, y compris le

transfert des services ferroviaires des voies nord à 2 440 mètres de nouvelles voies au sud.

- La station de Bloor-Lansdowne a terminé la conception détaillée en 2024-2025 et les travaux de construction débuteront en 2025-2026. Les phases de développement des stations St. Clair-Old Weston, Finch-Kennedy et King-Liberty ont également progressé, parallèlement à certains travaux préparatoires.

Programme de transport en commun rapide

En 2024-2025, les huit projets de TLR et de métros de Metrolinx ont maintenu leur élan à travers leurs étapes respectives de livraison.

Les TLR d'Eglinton Crosstown et de Finch West ont fait des progrès délibérés grâce aux activités de test et de mise en service et ont terminé l'année avec la formation des opérateurs en cours. Les travaux sur la ligne Hazel McCallion cette année ont impliqué l'installation de structures pour la future gare GO de Port Credit et des progrès continus sur la voie de guidage surélevée traversant l'autoroute 403.

Alors que les travaux préparatoires et les acquisitions de biens étaient bien avancés pour le projet de TLR de Hamilton, la demande de qualifications pour le contrat de travaux civils et de services publics a été publiée en novembre 2024 et a été clôturée en février 2025, marquant ainsi un jalon d'approvisionnement important pour le projet. De même, le projet du prolongement vers le nord du métro Yonge s'est concentré sur les activités d'approvisionnement cette année. La Demande de propositions (DP) pour l'ensemble de tunnels avancé du projet avait été précédemment émise et après une phase de marché extensive, deux soumissions conformes ont été reçues en mars 2025, avec l'attribution du contrat prévue plus tard en 2025.

Les projets de prolongement de la ligne de métro vers Scarborough (SSE) et de TLR d'Eglinton Crosstown (ECWE) ont progressé sous terre, alors que leurs tunneliers créaient de l'espace pour l'infrastructure de transport future. Le premier segment de tunnels jumeaux de l'ECWE a été achevé entre la promenade Renforth et la rue Scarlett dans le cadre du contrat du Tunnel Avancé 1, tandis que les travaux sur le deuxième segment entre la rue Jane et Mount Dennis ont commencé plus tard en 2024-2025. La Demande de propositions (DP) pour le contrat des gares, des rails et des systèmes (SRS) de l'ECWE a été publiée à l'automne.

Le tunnel de la TJS a été construit avec succès sous l'autoroute 401; cependant, des défis techniques liés aux conditions du sol ont entraîné des arrêts de maintenance plus longs et un progrès plus lent que prévu à l'origine. En parallèle, le paquet SRS du projet a connu une année importante. Après l'achèvement réussi de la phase de développement du SSE, le contrat est passé à la mise en œuvre. Au cours de la phase de développement, Metrolinx et l'entrepreneur Scarborough Transit Connect ont collaboré pour finaliser un accord sur la portée, les conceptions, les horaires, l'allocation des risques et l'établissement des prix des éléments du projet. C'était le premier contrat de conception et construction progressive (PDB) de Metrolinx à passer à la mise en œuvre.

Pour le projet de la ligne Ontario, tous les contrats majeurs avaient été attribués d'ici la fin de 2024, et les travaux de construction sont maintenant bien avancés. En 2024-2025, le

site d'expansion de la gare Pape a été déblayé et des fondations ont été installées en prévision de futures excavations. Le long du corridor commun du train GO Lakeshore East/ligne Ontario, les travaux de pont en cours et les déplacements majeurs des voies tout au long de l'année ont permis de poursuivre les travaux de construction de la ligne Ontario avec une perturbation limitée du service de train GO Lakeshore East et Stouffville.

Les partenaires de développement pour les deux ensembles de contrats PDB de la ligne Ontario, le contrat relatif au tunnel et aux gares souterraines de Pape (PTUS) et le contrat relatif à la voie de guidage surélevée et aux gares (EGS), ont été sélectionnés au début de 2024. En 2024-2025, les contrats PTUS et EGS ont progressé dans leurs phases de développement respectives dans des domaines tels que la réduction des risques et l'analyse, l'ingénierie de la valeur et la conception.

L'excavation à grande échelle a commencé en 2024-2025 pour la majorité des stations de la ligne Ontario au centre-ville et pour le puits de lancement à la gare GO Exhibition, où les deux tunneliers commenceront leur voyage vers le Don Yard.

Compensation de l'impact écologique

Metrolinx examine la durabilité des conceptions de projets d'immobilisations afin de limiter l'impact environnemental de la construction d'infrastructures de transport en commun. Lorsque la perturbation est inévitable, les équipes travaillent à mettre en œuvre des mesures d'atténuation. En 2024-2025, cela a entraîné la plantation de près de 10 000 arbres et arbustes, ainsi que l'installation de 41 habitats de remplacement pour les chauves-souris et deux habitats du martinet ramoneur. Cela compense la plupart des répercussions écologiques tout en respectant les exigences réglementaires et les engagements envers les communautés autochtones et locales.

Cette année, Metrolinx a complété son tout premier plan de restauration à l'échelle du projet sur l'ECWE en mettant en œuvre des méthodes de restauration de premier ordre, telles que la collecte de semences avant les abattages d'arbres et les plantations en bordure de forêt adjacentes aux abattages d'arbres, ce qui aide ces forêts à continuer de prospérer. Metrolinx a également coordonné quatre événements de distribution d'arbres dans les quartiers touchés par les travaux de construction de transit. Près de 1 000 arbres et arbustes ont été obtenus d'une pépinière de plantes appartenant à des Autochtones associée aux Six Nations de la rivière Grand.

Planification

Metrolinx a pour mandat d'assurer le leadership dans la coordination, la planification, le financement, le développement et la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun intégré dans sa zone de transport régionale. Les éléments liés au transport en commun du Plan de transport régional (PTR) de 2041, publié en mars 2018, ainsi que Relier la REGH : Un plan de transport pour la région élargie du Golden Horseshoe, le plan de transport combiné pour la région, publié en 2022, sert de documents d'orientation et de plan directeur à Metrolinx pour réaliser son mandat régional de grande envergure.

Mise à jour du PTR 2041

Le travail de mise à jour du PTR 2041 de Metrolinx en PTR 2051 est presque terminé. En combinant l'analyse technique et les contributions des parties prenantes, Metrolinx a élaboré une mise à jour de sa vision pour le transport en commun dans la région élargie du Golden Horseshoe avec trois objectifs stratégiques et plus de 120 actions proposées qui fournissent une feuille de route pour atteindre un réseau de transport en commun régional intégré, efficace et durable pour tous. La consultation avec les parties prenantes externes à ce jour a inclus les municipalités, les exploitants de services de transport en commun, et le ministère des Transports, ainsi qu'un engagement ciblé auprès des organisations commerciales et touristiques, ainsi que des groupes de défense de l'environnement et de l'équité.

La mise à jour se concentre exclusivement sur le transport en commun et aura un mandat géographique élargi - la REGH, par rapport au mandat du PTR 2041 de la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH) - représentant 80 municipalités supplémentaires, 32 systèmes de transport en commun supplémentaires et près de trois millions de personnes supplémentaires.

Le nouveau PTR aborde les tendances de voyage post-pandémie, met en lumière les liaisons entre les destinations régionales, prend en compte des perspectives supplémentaires des communautés méritant l'équité et des communautés autochtones, et soutient la promotion de l'utilisation du transport en commun pour les loisirs, le tourisme et les grands événements. À la suite de progrès significatifs en 2024-2025, Metrolinx se prépare maintenant à soumettre un projet de document PTR au MTO, aux municipalités, aux communautés autochtones et à d'autres parties prenantes en vue de l'approbation du conseil d'administration de Metrolinx et de l'examen du ministre des Transports en 2025-2026.

Avancement de l'analyse de rentabilité

En raison de la nature de plus en plus complexe des projets de transport, les études de cas de Metrolinx sont cruciales pour soutenir les processus de prise de décision, la documentation interne et externe, la gestion des avantages, la gouvernance et le développement efficace des projets. Metrolinx gère actuellement sept analyses de rentabilité actives aux étapes de l'analyse de rentabilité initiale (ARI) et de l'analyse de rentabilité de conception préliminaire (ARCP).

Par exemple, le projet de prolongement du métro Sheppard en est à l'étape de l'ARI du processus de planification et d'élaboration du projet de Metrolinx. Une deuxième ronde

de consultation publique a eu lieu en 2024 pour solliciter les commentaires et les contributions de la communauté sur les options conceptuelles pour le projet. Metrolinx a également lancé des travaux à l'étape de l'analyse de rentabilité de la conception préliminaire (ARCP) sur les extensions de la ligne Hazel McCallion à Brampton et à Mississauga, ainsi que sur le service bidirectionnel toute la journée sur la ligne Milton GO.

Intégration tarifaire grâce au programme de tarif unique de l'Ontario et d'autres initiatives

Pour rendre le transport en commun plus lié, abordable et pratique, Metrolinx a collaboré avec la province et les partenaires de transport en commun locaux pour intégrer davantage les tarifs de transport et les correspondances entre les systèmes.

Depuis son lancement le 26 février 2024, le programme de tarif unique de l'Ontario permet aux usagers du transport en commun de ne payer qu'une seule fois lorsqu'ils effectuent une correspondance entre la TTC et GO Transit, Brampton Transit, Durham Region Transit, MiWay et York Region Transit. Les clients peuvent utiliser une carte PRESTO, une carte de crédit ou de débit, ou PRESTO dans un portefeuille électronique pour économiser de l'argent avec le tarif unique. Le 15 mai 2024, One Fare a été élargi à Peel TransHelp, qui est l'opérateur de transport adapté dans la région de Peel, offrant aux usagers un transfert gratuit vers et depuis le TTC et GO Transit à des emplacements désignés. Le programme de tarif unique rend les déplacements interrégionaux plus abordables et pratiques pour les étudiants, les personnes âgées, les navetteurs et les autres voyageurs.

Au cours de la première année du programme de tarif unique, il y a eu 38 millions de transferts représentant des économies collectives de plus de 123 millions de dollars pour les clients grâce à l'élimination des tarifs doubles avec la TTC. Le succès du programme peut être attribué à un plan de gestion de programme solide, à la collaboration avec les cinq partenaires des systèmes de transport municipaux et le MTO, ainsi qu'aux efforts interfonctionnels des différentes équipes au sein de Metrolinx.

Faisant fond sur le programme de tarif unique, Metrolinx entreprend une évaluation de la structure tarifaire de GO Transit afin d'examiner les options politiques sur la manière d'améliorer la facilité d'utilisation et la compréhension des clients, d'améliorer l'accessibilité par rapport aux options de transport local pour les trajets de courte distance, et de rendre les tarifs plus cohérents à travers le réseau GO. Metrolinx continue de travailler en étroite collaboration avec la Province sur les options de politique de structure de tarif pour une mise en œuvre future.

Pour réduire encore davantage les coûts du transport en commun, Metrolinx a également réduit les frais d'émission de la carte PRESTO de 6 \$ à 4 \$ et continue d'offrir le rabais pour les jeunes et les étudiants postsecondaires. Enfin, un jalon clé pour l'accessibilité des transports a été atteint le 1er mars 2025, lorsque Metrolinx a lancé des voyages gratuits toute l'année sur GO Transit pour les anciens combattants et les membres des Forces armées canadiennes (FAC) lorsqu'ils voyagent au moyen de leur carte de service des anciens combattants ou une carte d'identité de service militaire canadien. L'offre comprend les membres des forces régulières et de réserve. Les anciens combattants et les membres des FAC peuvent profiter de transferts gratuits vers et depuis le TTC grâce à

un tarif unique lorsqu'ils enregistrent le nouveau type de tarif sur leur carte PRESTO. Des travaux sont en cours pour élargir les voyages gratuits toute l'année pour les anciens combattants et les membres des FAC sur l'UPE à l'avenir.

Organisation de Metrolinx

Effectif de Metrolinx

L'expansion du mandat de Metrolinx, y compris l'augmentation de la portée et de la complexité des projets, a nécessité un investissement supplémentaire dans la taille de la main-d'œuvre de Metrolinx au cours des dernières années. Afin de concrétiser sa vision, sa mission et son mandat, Metrolinx compte une main-d'œuvre de 7 222,34 équivalents temps plein (ETP), travaillant dans 100 lieux. Cela comprend des rôles allant du personnel de première ligne et de maintenance au personnel de soutien de bureau offrant une gamme de services professionnels. Metrolinx soutient également les étudiants de l'Ontario par l'entremise d'emplois d'été destinés aux étudiants, de placements des coopératives et de stages.

La croissance de la main-d'œuvre de Metrolinx au cours des trois dernières années, représentée en ETP et excluant les étudiants, est décrite dans le tableau ci-dessous. Le nombre d'ETP actifs a augmenté d'environ 5 % par rapport à l'année précédente pour soutenir l'organisation dans son mandat élargi et plusieurs projets d'envergure à différents stades de planification ou d'exécution.

Pour garantir que la gestion de ce mandat élargi reste prudente, Metrolinx a repensé son organisation et l'allocation des ressources connexes en réponse à l'investissement sans précédent du gouvernement dans l'infrastructure de transport en commun. Ces changements étaient nécessaires pour transformer Metrolinx, et les capacités au sein de l'organisation afin de réussir à réaliser le plus grand projet de transport en commun de l'histoire nord-américaine.

Niveau d'employé	EXERCICE FINANCIER 2022-2023	Exercice 2023-2024	EXERCICE FINANCIER 2024-2025
Direction	95,46	119,28	124,00
Direction	1 518,60	1 885,60	2 223,51
Employé	4391,39	4880,04	4874,83
Nombre total d'ETP	6005,45	6884,92	7222,34

Soutenir notre personnel

Metrolinx a poursuivi plusieurs améliorations clés de ses activités en 2024-2025, en mettant l'accent sur l'atténuation d'un risque lié aux talents d'entreprise dans un contexte de contraintes législatives et d'un marché du travail concurrentiel. Ces améliorations commerciales couvrent le cycle de vie des employés, de l'acquisition de talents et du recrutement au développement professionnel et à l'amélioration de la prestation de services des ressources humaines (RH) jusqu'à l'embarquement.

Proposition de valeur pour les employés

La proposition de valeur des employés (PVE) de Metrolinx met l'accent sur l'investissement dans la croissance des employés pour favoriser l'engagement, la loyauté et la rétention. Pour renforcer le leadership, une Stratégie de Leadership complète a été lancée en avril 2023, incluant un Cadre de Développement du Leadership adapté à différentes étapes de carrière et des actions de leadership renouvelées pour améliorer l'engagement du personnel. La stratégie intègre l'équité, la diversité et l'inclusion (EDI) et présente des programmes phares tels que Leadership Essentials, Advanced Leadership et le High Potential Program.

En 2024-2025, de nouveaux programmes de PVE ont été lancés, comme Gérer chez Metrolinx pour les leaders et un projet pilote de leaders en devenir adapté aux contributeurs individuels à fort potentiel qui pourraient devenir de futurs leaders. Les programmes de gestion de la succession et de gestion du rendement continuent de s'aligner sur les priorités de l'organisation et de soutenir les objectifs stratégiques clés.

Metrolinx a également réussi à combiner la plateforme Making Possibilities Happen EVP, créant ainsi du contenu nouveau et rafraîchi, tel que des vidéos, LinkedIn, Glassdoor et des mises à jour des tableaux d'affichage d'emploi et des sites de carrière pour élargir la portée auprès de talents divers et attirer des candidats ciblés.

De plus, la Politique de mobilité interne a été révisée pour améliorer des pratiques inclusives et équitables, tandis que le Programme de parrainage des nouveaux employés a été optimisé pour un meilleur embarquement. L'expérience d'embarquement a également été repensée pour recueillir des informations plus approfondies, en particulier pour les segments d'employés à risque.

Enfin, Metrolinx a célébré le talent lors de sa toute première cérémonie des Prix d'excellence Metrolinx, recevant 342 nominations dans six catégories de prix, avec 75 employés recevant des récompenses. De plus, la plateforme « Vous reconnaître » a été lancée pour promouvoir la reconnaissance entre pairs, renforçant l'engagement de l'organisation envers l'amélioration continue et les retours des employés.

Services et programmes RH améliorés

Metrolinx a introduit un nouveau modèle de transformation des RH pour améliorer la prestation de services, créant des rôles de généraliste en RH pour rationaliser le soutien transactionnel aux leaders, permettant aux partenaires commerciaux en RH de se concentrer sur des partenariats stratégiques. La planification stratégique de la main-d'œuvre a été intégrée au processus budgétaire, consolidant des systèmes fragmentés en une seule source pour améliorer l'intégrité des données et la prise de décision. Les capacités d'analyse ont été élargies avec de nouveaux tableaux de bord et des rapports avancés, soutenant les examens organisationnels et les initiatives axées sur les communautés méritant l'équité. De plus, un programme de littératie des données pour les RH a été lancé afin de développer des compétences analytiques au sein de la fonction RH grâce à des formations, des séances et des ressources.

Metrolinx a réussi à mettre en œuvre les deux dernières phases de la transformation de la gestion des incapacités, y compris l'internalisation des demandes d'invalidité à court

terme et le lancement d'un nouveau logiciel de gestion des cas. Cela a impliqué le développement d'un nouveau modèle de dotation, la sélection de fournisseurs de services tiers, l'amélioration des politiques et des processus, l'amélioration des capacités d'établissement de rapports et l'application de stratégies efficaces de gestion du changement et de stabilisation.

Cette année, Metrolinx a introduit une fonction de résolution alternative des conflits (RAC), qui favorise une gestion et une résolution des conflits plus solides au sein de l'entreprise. En 2024-2025, 55 demandes de RDA ont été reçues, avec près de 80 % des cas résolus avec succès grâce à des consultations, du coaching en conflit et des discussions facilitées. Ce modèle mène à de meilleures relations de travail, à un moral des employés renforcé et réduit le besoin de lancer des enquêtes formelles et chronophages sur des plaintes et des problèmes mineurs.

Un autre jalon important a été atteint cette année lorsque Metrolinx a lancé une stratégie de bien-être globale pluriannuelle pour les employés qui se concentre sur la santé mentale, la santé physique et le bien-être personnel. Les indicateurs de santé organisationnelle et l'évolution des données démographiques de la main-d'œuvre étaient des moteurs clés de la stratégie, qui vise à soutenir le bien-être à long terme des employés, à retenir et attirer des employés, et à favoriser une culture plus inclusive et solidaire, en particulier pour les communautés méritant l'équité.

D'autres initiatives clés en matière de bien-être lancées en 2024-2025 comprennent un nouveau programme pilote pour soutenir les employés des opérations de bus souffrant de blessures musculo-squelettiques au travail et une trousse d'outils de soutien en santé mentale pour aider les leaders à soutenir les équipes et les individus confrontés à des incidents traumatiques, des crises de santé mentale ou de la violence domestique ou entre partenaires intimes. Collectivement, ces initiatives ont été essentielles pour favoriser une culture de travail plus inclusive et solidaire à travers Metrolinx, tout en offrant des résultats commerciaux mesurables grâce à une augmentation de l'engagement des employés, une réduction de l'absentéisme et des durées de congé, une amélioration de la productivité et une continuité des affaires améliorée.

Enfin, un accord de réouverture de salaire avec l'Amalgamated Transit Union (ATU) a été négocié avec succès suivi de l'abrogation du projet de loi 124. La résolution réussie de la réouverture des salaires de l'ATU améliore la position de Metrolinx à l'approche des négociations collectives de 2025 avec l'ATU et contribue à un meilleur engagement des employés syndiqués.

Promouvoir une culture engagée et inclusive

Metrolinx a continué d'identifier et de mettre en œuvre des stratégies visant à attirer, retenir et développer une main-d'œuvre engagée et inclusive. Chaque année, Metrolinx publie un sondage confidentiel qui recueille les commentaires des employés afin d'obtenir des informations sur leur expérience et la culture de travail. Le sondage est spécifiquement conçu pour comprendre les niveaux auxquels les employés sont engagés et se sentent entendus, vus et valorisés au sein de l'organisation.

L'organisation a enregistré un taux de participation record de 75 % au sondage. Les résultats de l'engagement des employés étaient solides à 82 %, dépassant l'objectif

stratégique organisationnel de 80 %. Les employés ont également signalé un score d'indice d'inclusion élevé de 83 %, ce qui a dépassé l'objectif de 79 %.

Metrolinx est dans la deuxième année de sa stratégie d'équité, de diversité et d'inclusion (EDI) de trois ans, qui comprend 24 actions axées sur les collègues, les clients et les communautés. À partir d'avril 2025, les 24 actions sont terminées, en cours ou sur la bonne voie pour être achevées.

Grâce à des efforts d'éducation et de sensibilisation, Metrolinx continue de renforcer la compétence en EDI de l'organisation en établissant des pratiques équitables et inclusives qui peuvent avoir un impact et de meilleurs résultats commerciaux. Cela comprenait l'amélioration de l'apprentissage pour les employés visant à sensibiliser et à comprendre afin de soutenir une expérience équitable pour nos clients et les communautés que nous servons.

Des initiatives spécifiques comprenaient le développement et le lancement d'une formation obligatoire pour les leaders sur le racisme anti-Noir, le leadership inclusif et l'identité de genre, ainsi qu'un module amélioré sur l'alliance et la micro-agression. Ces efforts complètent la formation existante sur les préjugés inconscients, l'accessibilité et la sensibilisation aux Autochtones, ainsi que sur la race, la discrimination raciale et les protections des droits de la personne par l'entremise de la Commission ontarienne des droits de la personne.

De plus, Metrolinx a développé et lancé un outil de lentille d'équité pour s'assurer que les employés identifient de manière proactive les obstacles et comprennent les impacts d'équité non intentionnels et les moyens d'atténuer les risques. L'outil guide les employés pour s'assurer que le travail et la prise de décision chez Metrolinx sont fondés sur des considérations d'équité éclairées par les données et aide les employés à identifier et à aborder les impacts potentiels des initiatives, y compris les politiques, les programmes, les services et les pratiques. L'outil a été intégré dans le modèle de charte de gestion de projet de l'organisation pour aider à ancrer cette approche et éclairer le travail à travers l'organisation.

Cette année, Metrolinx a dépassé les objectifs d'équilibre entre les sexes, avec une représentation des femmes de 39 % au sein de l'organisation et de 41,2 % au niveau des gestionnaires principaux et aux niveaux supérieurs. Notamment, les femmes représentaient 44 % de toutes les embauches tant au niveau organisationnel qu'au niveau de la direction supérieure, dépassant notre représentation actuelle en matière de genre et plaçant Metrolinx parmi les meilleurs de notre secteur. Metrolinx a également maintenu une forte efficacité de recrutement, atteignant un délai moyen de pourvoir les postes de 34 jours-deux jours ouvrables plus rapidement que l'objectif de 36 jours. Avec un engagement à créer une main-d'œuvre diversifiée et inclusive, Metrolinx évalue régulièrement ses progrès en matière d'équilibre entre les sexes et fixe des objectifs ambitieux qui continuent de faire avancer la représentation des sexes au sein de l'organisation.

Metrolinx renforce également ses capacités dans le cadre de son travail continu de soutien aux 14 groupes de ressources pour les employés (GRE) de l'organisation. Les GRE bâtiennent une communauté, offrent des environnements de soutien pour leurs membres

et alliés, et fournissent des possibilités de perfectionnement du leadership pour les leaders des GRE.

Recrutement et planification de l'effectif

Metrolinx a fait progresser ses efforts en matière d'acquisition de talents en établissant une équipe dédiée aux jeunes talents, axée sur l'éducation des étudiants et des nouveaux Canadiens concernant les possibilités de carrière au sein de l'organisation. L'équipe a organisé plusieurs événements « Inside Track » pour les nouveaux diplômés et a augmenté sa présence lors des foires de l'emploi, des conférences et des événements étudiants. De plus, les équipes de recrutement ont amélioré leurs efforts en utilisant le ressourcement proactif pour attirer les meilleurs talents, améliorant directement la qualité des embauches et contribuant au développement de nouvelles métriques d'embauche.

De plus, Metrolinx a introduit des outils de planification de la main-d'œuvre élargis pour soutenir l'exercice de planification budgétaire 2025-26 et a réduit le taux de postes vacants de l'entreprise à 8,7 %, ce qui est à la fois en dessous de l'objectif maximum (11 %) et représente une réduction de 26 % des postes vacants depuis le début de l'exercice financier.

Transformation du lieu de travail

Metrolinx a continué à mettre en œuvre la stratégie de transformation du lieu de travail, qui comprenait l'optimisation de nos espaces existants grâce à une planification efficace de l'espace et des reconfigurations pour augmenter la capacité, ainsi que des environnements de travail collaboratifs qui soutiennent davantage le travail d'équipe en personne. À ce jour, plus de 575 postes de travail ont été ajoutés à neuf étages partiels au sein du portefeuille de bureaux de Metrolinx au centre-ville et plus de 70 postes de travail dans des emplacements régionaux. Ces espaces ont été transformés avec des solutions de lieu de travail flexibles modernes pour créer des environnements qui favorisent la collaboration, l'innovation et la productivité.

Communauté, Communications et Relations avec les parties prenantes

Metrolinx a continué à renforcer la façon dont nous informons, engageons et collaborons avec les communautés, les parties prenantes, les entreprises locales et les partenaires gouvernementaux. Alors que la construction s'accélérerait dans la région, une approche intégrée qui combinait les communications stratégiques, l'engagement communautaire constant et des relations avec les parties prenantes exclusives a aidé Metrolinx à rester transparent, réactif et axé sur la communauté.

Alors que la construction s'intensifiait dans la région élargie du Golden Horseshoe, Metrolinx est resté actif et visible dans les quartiers touchés pour partager des informations, écouter les préoccupations et aider les communautés et les entreprises locales à naviguer dans les perturbations causées par la construction. Au cours de la dernière année, les représentants de Metrolinx ont frappé à 103 883 portes, distribué 1 477 752 avis de travaux de construction et établi des liens avec plus de 107 157 personnes lors de 1 982 événements communautaires. Metrolinx a également organisé 86 réunions publiques et dispose de plus de 20 comités de liaison avec les

équipes de construction (CLEC) qui se réunissent chaque mois, créant des espaces pour un dialogue ouvert et des retours locaux.

Notre équipe reflète la diversité des communautés que nous servons, parlant plus de 19 langues et fournissant des documents multilingues pour garantir un accès inclusif à l'information sur le projet. Metrolinx a également établi des partenariats avec des organisations locales pour répondre aux besoins des communautés mal desservies et dignes d'équité, y compris en offrant des visites accessibles pour les jeunes vivant avec des handicaps, en collaborant avec des agences de services sociaux et en menant des efforts d'éducation environnementale sur la protection des espèces en danger.

Metrolinx a élargi son programme de bon voisinage, introduisant des normes de construction et des mesures de conformité pour minimiser les perturbations et promouvoir des pratiques de construction plus respectueuses, y compris la planification des travaux les plus perturbateurs pendant la journée, l'augmentation de la fréquence du balayage des rues et l'installation d'outils d'atténuation tels que des barrières sonores. Les équipes de site ont participé à des audits réguliers et ont élaboré des plans d'atténuation de l'impact communautaire décrivant les responsabilités des entrepreneurs sur des sites clés. Cette approche a soutenu un score moyen de Bon Voisin de 56 %, réaffirmant notre engagement envers la transparence et la responsabilité envers les communautés que nous servons.

Pour aider à sensibiliser le public et favoriser une compréhension plus approfondie des avantages qui profitent aux communautés, Metrolinx a diffusé un contenu proactif et engageant sur les plateformes numériques, des mises à jour de construction aux vidéos en coulisses. Ces efforts ont continué d'élargir la portée numérique de Metrolinx avec 47 millions d'impressions sur les réseaux sociaux, 10,7 millions de vues de vidéos et 148 histoires originales publiées, qui ont accumulé plus de 918 000 vues. De plus, le site web de Metrolinx a enregistré 4,9 millions de vues de pages et 1,6 million de séances engagées, tandis qu'une stratégie de bulletin d'information par courriel améliorée a aidé à maintenir un public numérique actif et en croissance, atteignant un taux d'ouverture de 49 % et un taux de croissance des abonnés de 2 %.

Metrolinx a continué d'être un partenaire médiatique réactif. Cette année, nous avons répondu à 500 appels des médias, ce qui inclut des appels résultant de 120 propositions proactives aux médias. Ce travail contribue à maintenir un sentiment positif parmi les communautés et positionne Metrolinx comme une source fiable et transparente d'information alors que nous améliorons continuellement le service et construisons davantage de transport en commun.

Au cours de la dernière année, Metrolinx a également mis l'accent sur l'établissement de relations positives avec les parties prenantes clés. Nous avons engagé plus de 250 élus à tous les niveaux de gouvernement, soutenu plus de 20 annonces gouvernementales et dirigé trois tables rondes régionales avec les directeurs généraux municipaux, la TTC, le MTO et la direction de Metrolinx.

Ce travail a été complété par le soutien d'un système de gouvernance robuste qui comprend neuf comités de pilotage conçus pour faciliter les résolutions sur des initiatives partagées entre Metrolinx et les municipalités. Grâce à un effort coordonné à travers

l'organisation et en travaillant main dans la main avec des partenaires municipaux, Metrolinx a résolu des problèmes de manière proactive et s'est concentré sur l'établissement de relations solides avec les municipalités pour faire avancer nos objectifs de transport en commun partagés.

Enfin, une réalisation clé en 2024-2025 a été l'établissement d'une nouvelle unité des Relations avec les parties prenantes. L'ajout de cette équipe aidera Metrolinx à établir la confiance, à créer des partenariats significatifs et à promouvoir un engagement efficace avec les principales parties prenantes, y compris les groupes représentant les industries du transport en commun, de la construction et des affaires.

Avantages et soutiens communautaires

Grâce au programme d'aide et d'avantages communautaires de Metrolinx, l'organisation favorise le changement économique en créant des emplois et des opportunités de formation pour les communautés méritantes, en encourageant l'utilisation d'entreprises sociales, en soutenant les entreprises locales pendant les travaux de construction et en travaillant avec les communautés pour mieux comprendre leurs besoins et veiller à ce que leurs voix soient entendues. Les communautés ont aimé la communication transparente, un engagement actif et des présentations des réalisations globales de Metrolinx et de ses impacts sur la communauté dans leurs quartiers.

Le tout premier rapport annuel sur les avantages et les soutiens communautaires de Metrolinx a été publié en septembre 2024. Le rapport annuel est un témoignage de l'engagement de l'organisation à éléver les communautés que nous servons en vivant nos valeurs à quatre piliers pendant les travaux de construction. Le rapport annuel sur les aides et avantages communautaires de Metrolinx publie des résultats et des histoires qui mettent en valeur les impacts et les progrès réalisés vers ces objectifs fondamentaux : Possibilités d'emploi, soutiens aux entreprises locales, améliorations de l'espace public et soutiens à l'amélioration de la communauté.

Relations avec les autochtones

Cette année, le Bureau des relations avec les Autochtones a été entièrement doté de ressources et structuré pour gérer les relations de Metrolinx avec les communautés et les peuples autochtones. Le Bureau des relations avec les Autochtones collabore pour remplir l'obligation légale de Metrolinx de consulter les communautés autochtones. Cela mène également et soutient des efforts à travers l'organisation pour s'engager avec des communautés en dehors de cette obligation légale et pour entreprendre un engagement significatif et ciblé avec les communautés autochtones sur une gamme d'initiatives capitales et opérationnelles. Le Bureau des relations avec les Autochtones fournit également une expertise en la matière pour le développement de politiques internes et les domaines de programme.

En 2024-2025, des structures internes pour soutenir la consultation avec les communautés autochtones, telles que les conseils de contrôle de la livraison de projets, ont aidé les équipes de livraison de projets à atteindre les jalons de consultation, à minimiser les risques et à fournir une plus grande clarté et sensibilisation tout au long du programme commercial.

Des préparatifs sont en cours pour déployer le programme de formation interne sur la sensibilisation aux Autochtones auprès des consultants externes afin d'assurer la sensibilisation à l'engagement de Metrolinx à interagir de manière significative et sécuritaire avec les communautés autochtones et les membres qui travaillent sur nos projets.

Metrolinx a collaboré avec les communautés autochtones et leurs bureaux de développement économique pour obtenir des services d'entreprises appartenant à des Autochtones. L'initiative est le premier de ce genre au sein de Metrolinx pour promouvoir la réconciliation économique. Plus de 3 millions de dollars en approvisionnement ont été réalisés, y compris l'acquisition de près de 1 000 arbres et arbustes provenant d'une pépinière de plantes appartenant à des Autochtones associée aux Six Nations de la rivière Grand.

Metrolinx poursuit des correspondances de transport en commun avec les communautés autochtones. Comme discuté ci-dessus dans « Opérations et sécurité », le trajet d'autobus GO 15 sera prolongé pour desservir les communautés de Six Nations de la rivière Grand et de Mississaugas of the Credit First Nation. Cette extension marquera la première fois que Metrolinx étend le service d'autobus GO à une communauté autochtone. L'expansion représente une occasion significative pour les membres de la communauté de se connecter avec leur famille, d'accéder à des services essentiels et de se rendre à des opportunités d'emploi dans toute la région.

Cette année, Metrolinx était fier d'avoir conclu deux accords supplémentaires avec des communautés autochtones. Au total, sept accords ont été signés à ce jour, ce qui représente le cadre pour établir une participation et une consultation significatives avec les communautés autochtones sur les projets, et garantissant en outre que Metrolinx fournit un soutien en matière de capacité aux communautés, s'assurant que les deux parties ont la capacité de collaborer.

Gestion commerciale des entreprises

Metrolinx a formé l'équipe de Gestion commerciale de l'entreprise (ECM) au printemps 2024, qui a le mandat de diriger des transactions ayant un impact à l'échelle de l'entreprise et des profils de risque élevés en apportant une expertise, des ressources et une vue organisationnelle ou programmatique aux transactions pour répondre aux besoins stratégiques de l'entreprise. Des travaux sont en cours pour finaliser le développement d'une stratégie commerciale d'entreprise d'ici 2025 et mettre en œuvre un modèle opérationnel cible d'ici 2026.

Depuis la formation de l'équipe, une nouvelle équipe de direction GCE a été établie, un modèle opérationnel cible de gestion commerciale a été créé et l'équipe GCE a commencé à gérer les transactions commerciales de l'entreprise. Des progrès sont réalisés pour créer un modèle de services partagés pour la gestion des fournisseurs qui non seulement optimisera la performance des fournisseurs et la valeur pour l'argent, mais permettra également l'utilisation de pratiques et d'outils communs par toutes les équipes à travers l'entreprise. Le déploiement du modèle opérationnel s'est concentré sur les divisions des services organisationnels, les opérations GO et UP, le transport en commun rapide, ainsi que la gestion des actifs et l'entretien. La mise en œuvre a commencé pour

les divisions de services organisationnels avec un nouveau soutien et des services offerts dans les trois domaines du modèle opérationnel : Stratégie commerciale, Gestion des fournisseurs et Traitement des factures.

Cette année, Metrolinx a créé une fonction centralisée de gestion des réclamations commerciales, ce qui a amélioré la supervision centrale pour le bureau du directeur juridique et commercial, favorisé l'intégration entre les différentes divisions et leurs équipes commerciales respectives, et soutenu la préparation et l'alignement pour la gestion des questions commerciales et des réclamations associées aux projets transférés des travaux de construction aux opérations.

Le travail pour améliorer la gestion des données pour les réclamations et les litiges est en cours et est déployé à l'échelle de l'entreprise. Une fois que ces renseignements seront consolidés, Metrolinx sera en mesure de suivre et de gérer efficacement les goulets d'étranglement dans les processus ainsi que les délais d'attente pour l'escalade et la résolution des litiges, ce qui conduira à une meilleure prévoyance des avertissements précoce et des réclamations anticipées afin de permettre l'atténuation des risques et l'intervention précoce. En outre, Metrolinx travaille à l'amélioration des processus et à la normalisation des entrepreneurs intégrés au sein de l'organisation, ce qui permettra l'extraction automatisée des rapports mensuels pour montrer les entrepreneurs intégrés par division.

Enfin, Metrolinx a établi un nouveau modèle de gouvernance pour la prise de décision commerciale. Le modèle a établi une approche cohérente et améliorée pour préparer et présenter des sujets commerciaux, créé des pratiques communes pour promouvoir une prise de décision efficace et stratégique qui atténue également le risque commercial pour l'organisation, et réduit le nombre de réunions pour travailler plus efficacement et favoriser une plus grande collaboration entre les divisions.

Immobilier et développement

En 2024-2025, Metrolinx a continué à s'améliorer en tant que propriétaire et gestionnaire responsable de biens immobiliers. L'organisation a continué à faire progresser la stratégie immobilière pour passer à un modèle de revenus récurrents plus durable, a optimisé le portefeuille immobilier pour des possibilités de développement possibles et des sources de revenus provenant d'actifs sous-utilisés, a adopté une approche globale axée sur le cycle de vie de la gestion des biens immobiliers afin de réduire au minimum les coûts d'arrêt, d'accroître les revenus et d'améliorer les conditions de sécurité, et a donné la priorité à la sécurité et à la protection de l'intégrité des corridors ferroviaires.

Les faits saillants clés sont les suivants :

- Des revenus non tarifaires de 28,6 millions de dollars ont été réalisés grâce à des ventes ponctuelles d'actifs et à des sources de revenus récurrents, tout en limitant les dépenses à 21,4 millions de dollars pour un taux de récupération des coûts de 134 %.
- Les arriérés de loyer ont baissé à 4,6 %, maintenant une tendance à la baisse par rapport à 12 % en 2021-2022.

- Quatre projets de démolition et de construction ont été effectués et ont tous été réalisés dans les délais prévus.
- Impliqué dans neuf affaires actives du Tribunal foncier de l'Ontario, dont sept ont été résolues tout en protégeant les intérêts de Metrolinx liés à l'accès à la station, au potentiel de développement, à la valeur des propriétés et aux exigences techniques pour le développement adjacent au rail.
- A examiné 3 414 demandes de permis de développement adjacent de tiers, de services publics et de chaussée, ainsi que des permis de développement de corridors (PDC), afin d'assurer la sécurité, de protéger l'intégrité des corridors ferroviaires et de minimiser les perturbations dans la livraison des projets.
- Réalisé 1 590 visites de sites de corridor, garantissant le respect des conditions stipulées dans les PDC de Metrolinx, les conceptions approuvées, les plans de travail et les permis de travail, avec seulement un ordre d'arrêt de travail et cinq notifications de non-conformité émises le long des corridors ferroviaires de métro et de GO.

Suivant les directives de la province en juin 2023, Infrastructure Ontario (IO) a évalué les sites des gares ferroviaires GO et des gares de transport léger sur rail en vue de possibilités de développement dans le cadre du programme des communautés axées sur le transport en commun (CATC). Metrolinx a travaillé en étroite collaboration avec IO, en utilisant le cadre établi par un protocole d'entente signé en novembre 2024. IO explore actuellement des opportunités de CATC GO à quatre sites appartenant à Metrolinx, et examine le potentiel d'opportunités de CATC supplémentaires sur d'autres sites qui incluent des terrains appartenant à Metrolinx.

Plans d'amélioration des activités

Au cours des quatre dernières années, Metrolinx a tiré parti du succès de la mise en œuvre de plans d'amélioration commerciale. Cela a permis à l'organisation de continuer à intégrer une culture d'amélioration continue LEAN pour obtenir de meilleurs résultats à moindre coût.

Metrolinx a mis en œuvre des plans d'amélioration commerciale en 2024-2025 couvrant une grande variété de services et de projets, y compris l'internalisation des travaux de contrôle des pannes de train, des services de maintenance des moteurs et des produits de marketing. De plus, les plans d'amélioration commerciale ont également permis de réduire les coûts liés à la fraude au paiement, d'améliorer la fiabilité des dispositifs PRESTO pour réduire les réclamations de revenus de titre de transport perdu, de générer un meilleur rapport qualité-prix lors du renouvellement des contrats d'assurance, de mettre hors service des téléphones cellulaires, ainsi que de migrer des bases de données vers des options plus rentables. Ces améliorations ont permis de réaliser des économies pour aider à gérer les nouvelles pressions financières opérationnelles et pour renforcer une culture de l'efficacité dans l'ensemble de l'organisation.

Programme d'approvisionnement durable

Metrolinx reste engagé à éliminer les obstacles systémiques et à promouvoir la participation économique inclusive. En 2024-2025, le programme d'approvisionnement durable a continué de croître, augmentant activement l'engagement des fournisseurs diversifiés dans des catégories ciblées, collaborant avec des fournisseurs et des unités commerciales pour attribuer des contrats à des entreprises appartenant à des Autochtones et soutenant l'inclusion de plus de fournisseurs diversifiés dans les appels d'offres d'invitation. La collecte précoce de données, en utilisant l'année de référence 2023-2024, informe le développement d'un IRC pour suivre les attributions de contrats avec des fournisseurs divers et un progrès constant vers un objectif où les fournisseurs divers représentent 20 % des soumissionnaires participants dans les marchés d'invitation d'ici 2026.

Les efforts de sensibilisation initiaux et l'engagement avec plus de 170 fournisseurs ont élargi le bassin de fournisseurs à près de 3 000 fournisseurs diversifiés certifiés dans l'annuaire de Metrolinx. La mise en œuvre de la Stratégie pour les fournisseurs autochtones donne des résultats encourageants, les initiatives de renforcement des capacités et les efforts de développement de partenariats ayant conduit à l'attribution de contrats d'une valeur de 3 millions de dollars à des entreprises appartenant à des Autochtones. Les considérations de durabilité et d'équité sociale sont intégrées dans les activités d'approvisionnement, guidées par une attention à la valeur, à la préparation du marché et à l'impact environnemental.

Initiative d'approvisionnement du transport en commun

L'Initiative d'approvisionnement du transport en commun (IATC) est une championne de l'innovation dans le paysage de l'approvisionnement en transport en commun en Amérique du Nord. Depuis sa création en 2006, l'IATC a orchestré 28 approvisionnements conjoints mettant en jeu 54 agences de transport en commun. L'initiative aide les systèmes de transport en commun de toutes tailles à réaliser des économies en ayant recours à une équipe de professionnels chevronnés de l'industrie qui effectuent des recherches de marché, élaborent des spécifications techniques axées sur le rendement, gèrent le processus d'approvisionnement et supervisent les contrats tout au long de leur cycle de vie.

Depuis le lancement de l'IATC, les systèmes de transport en commun ont acheté plus de 1,53 milliard de dollars de biens et de services grâce à l'initiative, ce qui a généré des économies et des évitements de coûts de 73,5 millions de dollars pour les contribuables de l'Ontario. Tout au long de 2024-2025, l'équipe de l'IATC a supervisé des achats d'une valeur de 267 millions de dollars dans le cadre de ses contrats, permettant d'économiser environ 11 millions de dollars aux contribuables ontariens.

Cette année, l'équipe du IATC a attribué le premier approvisionnement conjoint du Canada pour les systèmes de recharge et a facilité son premier achat de bus entièrement électriques. Le programme de partenariats novateurs en transport en commun a également accueilli six nouveaux partenaires de transport en commun dans l'Accord de gouvernance 2019-2029 et a géré huit contrats actifs pour ses partenaires de transport en commun.

Innovation et technologie de l'information

L'innovation et la technologie de l'information (ITI) de Metrolinx est un partenaire technologique, qui collabore avec l'organisation élargie pour conseiller, fournir et exploiter des solutions rentables de haute valeur et de grande qualité pour répondre aux besoins divers et changeants de Metrolinx et de ses clients. Metrolinx utilise des systèmes et des technologies d'information de pointe pour offrir des services de transport en commun à ses clients. Des projets de différentes tailles sont déployés pour fournir un service à valeur ajoutée à l'organisation pour appuyer les clients de Metrolinx.

Sélectionner les principales réalisations en technologie des affaires en 2023-2024 comprend :

- Programme de reprise après sinistre achevé de manière substantielle et toutes les applications critiques mises à l'essai.
- Infrastructure et systèmes d'application modernisés de manière significative aux niveaux actuels.
- Livraisons d'une signalisation améliorée dans les gares pour offrir une expérience client améliorée.
- Une position renforcée en matière de cybersécurité axée sur le renforcement des capacités de cybersécurité pour réduire, surveiller et gérer les technologies opérationnelles, les systèmes de transport en commun rapide, le Centre d'opérations du réseau et les technologies destinées aux clients.
- Exécution de plus de 30 automatisations, générant environ 30 000 heures d'économies de temps.

Gouvernance

Metrolinx est une agence du gouvernement de l'Ontario et est orientée par un mandat du ministre des Transports, au nom du premier ministre de l'Ontario.

Le conseil d'administration est responsable de l'établissement de l'orientation stratégique de Metrolinx, de la détermination, de la gestion et de la surveillance des principaux risques, ainsi que de la supervision des opérations. Le président du conseil d'administration est responsable devant le ministre des Transports, tel que décrit dans le protocole d'entente de Metrolinx.

Le conseil d'administration de Metrolinx comprend jusqu'à 15 membres provenant de plusieurs communautés de la région élargie du Golden Horseshoe. Ils sont nommés par décret en vertu de la *Loi de 2006 sur Metrolinx*. Le tableau ci-dessous donne un aperçu des membres du conseil d'administration, de leur période de service, de leur rémunération annuelle et de leur présence aux réunions trimestrielles du conseil.

Directeur	Poste sur le tableau d'affichage	Date de la première nomination	Date d'expiration du terme	Participation à la réunion trimestrielle du Conseil ¹	Rémunération ¹
Donald Wright ²	Président	13 août 2018	15 août 2025	(4/4)	152 342,10 \$
Bryan Davies	Vice-président	8 septembre 2015	22 novembre 2026	(3/4)	13 250,00 \$
Deb Hutton	Membre	24 février 2022	23 février 2025	(3/4)	5 100,00 \$
Emily Moore	Membre	17 janvier 2019	17 juillet 2024	(2/2)	3 500,00 \$
James Dodds	Membre	4 mars 2022	3 mars 2026	(4/4)	8500,00 \$
Karen Tam	Membre	29 août 2024	31 décembre 2025	(2/2)	1 800,00 \$
Luigi Ferrara	Membre	17 janvier 2019	16 juillet 2025	(3/4)	7 500,00 \$
Mark McQueen	Membre	22 juin 2023	21 juin 2026	(4/4)	6200,00 \$
Paul Tsaparis	Membre	17 janvier 2019	17 janvier 2026	(3/4)	10 800,00 \$
Reg Pearson	Membre	Le 14 février 2019	Le 13 février 2025	(4/4)	10 200,00 \$
Robert Poirier	Membre	17 janvier 2019	20 novembre 2024	(3/4)	12 600,00 \$
Tony Marquis	Membre	6 décembre 2019	14 décembre 2025	(3/4)	5 900,00 \$
Mary Ellen Bench	Membre	28 janvier 2025	27 janvier 2026	S. O.	0,00 \$
Surnom Simone	Membre	28 janvier 2025	27 janvier 2026	S. O.	0,00 \$
Nicole Verkindt	Membre	16 janvier 2025	15 janvier 2027	S. O.	0,00 \$

Stewart Lyons	Membre	16 janvier 2025	15 janvier 2027	S. O.	0,00 \$
Michael Lindsay	Président et PDG	16 décembre 2024	30 juin 2025	S. O.	Michael Lindsay reçoit un salaire annuel à titre de président et chef de la direction de Metrolinx, mais ne reçoit pas de rémunération en tant que membre du conseil d'administration.
Phil Verster	Ancien président et chef de la direction	2 octobre 2017	13 décembre 2024	(4/4)	L'ancien président et chef de la direction Phil Verster a reçu un salaire annuel et ne recevait pas de rémunération en tant que membre du conseil d'administration.
Remarque(s) :					
<p>1 - Les quatre réunions trimestrielles du Conseil ont eu lieu le 15 février 2024, le 27 juin 2024, le 12 septembre 2024 et le 28 novembre 2024.</p> <p>2 - Le président n'est pas rémunéré par des indemnités journalières. Le président reçoit un montant de compensation annuel en vertu de l'Ordre en conseil 1019/2018.</p> <p>3 - La rémunération couvre l'année civile 2024.</p>					

Discussion et analyse de la direction

Rapport de gestion

L'exercice 2024-2025 a marqué des avancées significatives dans l'infrastructure de transport, y compris des progrès sur des projets de transport majeurs, la modernisation des solutions de paiement et le soutien à la gestion et à la livraison du programme de tarif unique de l'Ontario pour améliorer l'accessibilité et la connectivité pour les déplacements interprovinciaux. La reprise de l'achalandage de Metrolinx est ancrée sur quatre stratégies T-R-I-P - Momentum tourisme et loisirs, Fréquence des navetteurs retrouvée, Augmenter les voyages d'affaires et de navetteurs, et Attirer de nouveaux publics - ce qui a renforcé la croissance des voyages de loisirs et de tourisme en dehors des heures de pointe, augmenté la fréquence des voyages parmi les navetteurs retrouvés et les navetteurs d'affaires, et attiré de nouveaux clients, y compris les jeunes, les nouveaux arrivants et les communautés multiculturelles. Metrolinx s'est également concentré sur l'optimisation des horaires et des services pour garantir que les passagers atteignent leurs destinations de manière plus sûre, plus rapide et plus facile.

Cette année, des progrès significatifs ont été réalisés dans l'avancement de grands projets d'expansion du transport en commun, y compris l'extension des lignes de métro et de tramway léger, ainsi que le système de train GO, Metrolinx veillant à ce que les communautés autochtones soient consultées et engagées de manière culturellement sensible et respectueuse. Le réseau de transport élargi offrira des trajets plus rapides et plus confortables, bénéficiant particulièrement aux communautés mal desservies à travers la région du Grand Toronto et de Hamilton et au-delà.

Metrolinx a élargi ses solutions de paiement pour offrir des options plus modernes et pratiques pour les passagers. En plus des nouvelles méthodes de paiement mises en œuvre au cours des deux dernières années, les passagers peuvent désormais également utiliser PRESTO dans Apple Wallet sur des appareils compatibles PRESTO dans la région du Grand Toronto et de Hamilton. Metrolinx a également réalisé des progrès significatifs sur des priorités clés pour PRESTO, y compris l'achèvement du Programme d'approvisionnement PRESTO, qui réduira le coût total de possession, améliorera l'expérience client, garantira un meilleur accès et améliorera l'agilité technologique future. Ensemble, ces améliorations rendent les paiements de titre de transport plus simples, plus efficaces et améliorent l'expérience de voyage globale.

Metrolinx continue de travailler avec le ministère des Transports et les partenaires locaux de transport en commun pour faire progresser le développement d'un réseau de transport en commun régional intégré, visant à rendre le transport en commun plus connecté, abordable et pratique dans la région. Au cours de sa première année, le Programme Un Tarif, offert par Metrolinx, a permis d'économiser plus de 123 millions de dollars aux utilisateurs de transport en commun, dans toutes les agences de transport participantes. Le programme continue d'aider les usagers à voyager de manière plus fluide à travers plusieurs systèmes de transport en commun avec un seul tarif abordable,

réduisant considérablement les coûts de déplacement et améliorant l'accès au transport en commun dans la région.

Metrolinx reste engagé à soutenir les objectifs de la province visant à améliorer l'accessibilité des transports en commun, à réduire la congestion et à promouvoir la croissance économique. Cet engagement se reflète dans la fiabilité continue des services de GO Rail, GO Bus et UP Express, qui priorisent la satisfaction et la sécurité des clients, et se manifeste par un score agrégé de satisfaction client (SASC) de 86 % et un taux de fréquence des blessures avec perte de temps (LTIFR) de 0,31 par rapport à un objectif de 0,50 pour 200 000 heures travaillées.

Avec le recul, le budget 2024-2025 prévoyait que la croissance de l'achalandage serait le principal moteur de revenus alors que les modèles de voyage se stabilisent. L'achalandage a constamment augmenté cette année et Metrolinx est resté concentré sur le soutien de cette croissance, grâce aux quatre stratégies de construction d'achalandage T-R-I-P et à l'ajustement des produits et services pour répondre aux demandes évolutives et aux changements de la saisonnalité de l'achalandage. L'organisation continue de gérer les dépenses et d'explorer des améliorations continues pour augmenter l'efficacité, maximiser l'efficacité et garantir la durabilité financière à long terme tout en respectant son mandat.

Metrolinx a continué de travailler avec le gouvernement pour mettre en œuvre ses plans d'exploitation et d'immobilisations, s'acquitter de son mandat et garantir la fourniture de services de transport en commun sûrs et fiables dans toute la région. Metrolinx a également été essentiel dans le soutien des efforts du gouvernement pour améliorer les services de transport en commun, assurer l'utilisation responsable des fonds des contribuables, maintenir les coûts bas et offrir de la valeur aux Ontariens.

Le suivi de la discussion et de l'analyse de gestion ci-après de Metrolinx doit être lu en tenant compte des états financiers audités pour l'exercice clos le 31 mars 2025 et les notes annexes, y compris celles comprises dans le présent rapport annuel 2024-2025.

Le tableau qui suit résume les revenus consolidés, les dépenses, les subventions et l'achalandage de Metrolinx pour 2023-2024 et 2024-2025.

Sommaire des résultats de l'organisation

(en millions de \$)	2024-2025 Réel	2024-2025 Budget	2023-2024 Réel	Réel contre budget 2024-2025		Année après année 2024-2025 contre 2023-2024 Réel	
				Variation	%	Variation	%
Valeur totale des revenus ¹	770,7	778,7	689,4	8,1	1,0 %	81,3	11,8 %
Total des charges ²	2 064,3	1 987,8	1 918,2	76,5	3,8 %	146,1	7,6 %
Subvention d'exploitation totale ³	1 288,9	1 176,5	1 213,3	112,4	9,6 %	75,6	6,2 %
Amortissement des contributions en capital différées ⁴	1 090,0	2 040,9	1 202,5	950,9	46,6 %	112,4	9,4 %
Amortissement des actifs immobilisés ⁴	1 040,8	2 049,8	1 121,9	1 009,0	49,2 %	81,1	7,2 %
Amortissement des baux à long terme	0,3	0,3	0,3	0,0	s. o.	0,0	0,0 %
Perte / (Gain) sur la cession et la dépréciation des actifs immobilisés	53,3	-	102,7	53,3	s. o.	49,5	48,2 %
Revenu net / (Perte)	(9,2)	(41,8)	(38,0)	32,6	(78,0 %)	28,8	(75,8 %)
Achalandage total (en millions)	71,8	74,7	59,0	(2,9)	(3,9 %)	12,8	21,6 %

Remarques :

1. Les revenus totaux comprennent les produits tarifaires, les produits non tarifaires tirés de la carte PRESTO et les autres produits non tarifaires, les revenus de construction de tiers, ainsi que les produits tarifaires financés par le programme de tarif unique; et après les transactions interentreprises.
2. Le total des charges d'exploitation comprend les fournitures et services, l'entretien du matériel, les installations et les voies, les salaires et les charges sociales, l'exploitation des trains et des autobus, ainsi que les charges liées aux travaux de construction effectués pour des tiers; et après les transactions interentreprises.
3. Le total de la subvention d'exploitation reflète une contribution de 30,4 millions de dollars de la province de l'Ontario à GO Transit pour le remboursement de co-tarif dans le cadre du programme de tarif unique; les paiements de tarif unique de la province à d'autres agences de transport ne sont pas reflétés dans le chiffre de la subvention d'exploitation.
4. Ajustement des montants de l'année précédente - En 2024-25, Metrolinx a entrepris un examen des pratiques comptables pour les travaux de construction en cours, qui a révélé que certains coûts initialement enregistrés comme travaux de construction en cours et non amortis, auraient dû être reclassés en actifs immobilisés une fois qu'ils ont été mis en service. Cela a entraîné des ajustements reflétés dans la période comparative des états financiers 2024-2025. Veuillez vous référer à la Note 3a dans les états financiers pour plus de détails sur ces ajustements.

Le tableau suivant présente la ventilation des recettes et des dépenses pour les exercices 2023-2024 et 2024-2025.

Résultats d'exploitation

(en millions de \$)	2024-2025 Réel	2024-2025 Budget ¹	2023-2024 Réel	Réel contre budget 2024-2025		Année après année 2024-2025 contre 2023-2024 Réel	
				Variation	%	Variation	%
Recettes tarifaires	510,8	557,0	431,8	46,2	8,3 %	79,1	18,3 %
Revenus non tarifaires tirés de la carte PRESTO	129,2	130,9	119,2	1,7	1,3 %	10,0	8,4 %
Autres recettes non tarifaires	104,2	120,4	93,6	16,3	13,5 %	10,6	11,3 %
Recettes²	744,2	808,4	644,5	(64,2)	(7,9 %)	99,6	15,5 %
Revenus de construction de tiers ³	92,1	-	75,8	92,1	s. o.	16,3	21,5 %
Transactions interentreprises	(35,2)	-	(28,3)	(35,2)	s. o.	6,8	24,1 %
Les revenus de tarif financés par le programme de tarif unique.	(30,4)	(29,6)	(2,6)	(0,8)	2,7 %	(27,8)	1 073,8 %
Recettes totales (comprend revenus de construction de tiers, transactions interentreprises et revenus de titre de transport financés par le programme de tarif unique)	770,7	778,7	689,4	(8,1)	(1,0 %)	81,3	11,8 %
Exploitation	596,9	526,8	475,1	70,1	13,3 %	121,8	25,6 %
Salaires et avantages sociaux	650,4	615,3	586,5	35,1	5,7 %	63,9	10,9 %
Installations et voies	258,9	255,4	212,8	3,5	1,4 %	46,1	21,6 %
Entretien du matériel	179,1	138,6	156,2	40,5	29,2 %	22,9	14,7 %
Fournitures et services	334,7	451,8	414,6	(117,0)	(25,9 %)	(79,9)	(19,3 %)
Frais de soumission	0,2	12,2	5,8	(12,0)	(98,3 %)	(5,6)	(96,5 %)
Charges d'exploitation²	2 020,0	1 987,8	1 845,3	32,2	1,6 %	174,7	9,5 %
Dépense de construction de tiers ³	79,5	-	101,3	79,5	s. o.	(21,8)	(21,5 %)
Transactions interentreprises	(35,2)	-	(28,3)	(35,2)	s. o.	(6,8)	24,1 %
Total des charges (y compris les frais de construction de tiers et transactions interentreprises)	2 064,3	1 987,8	1 918,2	76,5	3,8 %	146,1	7,6 %
Produit de la vente d'actifs	14,7	32,6	21,6	(17,9)	(54,9 %)	(6,9)	(31,9 %)
Subvention de fonctionnement⁴	1 258,4	1 146,9	1 210,7	111,6	9,7 %	47,7	3,9 %
Subvention d'exploitation - Tarif unique (GO Transit)	30,4	29,6	2,6	0,8	2,7 %	27,8	1 073,8 %
Subvention d'exploitation totale⁵	1 288,9	1 176,5	1 213,3	112,4	9,6 %	75,6	6,2 %

Remarques :

1. Les produits et les charges d'exploitation du budget de 2024-2025 correspondent à ceux présentés dans le plan d'affaires de 2024-2025.
2. Les revenus et les dépenses d'exploitation sont présentés avant les transactions interentreprises pour permettre une comparaison avec le budget; la période de rapport précédente a également été ajustée pour cette vue. Les transactions interentreprises reflètent les transactions entre GO Transit et les secteurs d'activité de PRESTO.
3. Les produits et les charges liés à la construction effectués pour des tiers sont respectivement pris en compte dans le total des produits et le total des charges, pour constater les remboursements de tiers au titre des immobilisations construites pour le compte de tiers.
4. Les subventions de fonctionnement excluent les obligations à long terme comptabilisées au titre d'avantages postérieurs à l'emploi de (6,1 M\$) et (9,9 M\$) pour 2023-2024 et 2024-2025 respectivement.
5. Les paiements de titre de transport de la province à d'autres agences de transport en commun ne sont pas reflétés dans le chiffre total de subvention d'exploitation.

Subvention de fonctionnement

La province de l'Ontario accorde une subvention de fonctionnement à Metrolinx pour couvrir les charges d'exploitation moins les produits et le produit tiré de la vente d'actifs, afin d'assurer que Metrolinx dispose de fonds suffisants pour offrir ses services de transport en commun, réaliser les engagements pris aux termes du Plan de transport régional 2041 et soutenir le respect de son mandat.

L'exigence de subvention de fonctionnement de Metrolinx, excluant la subvention One Fare, s'élevait à 1 258,4 M\$ pour 2024-2025, une augmentation de 111,6 M\$ par rapport à l'exigence de subvention de fonctionnement budgétée de 1 146,9 M\$ pour 2024-2025. Cette augmentation de la demande a été principalement motivée par une baisse des revenus de tarif et une baisse des revenus de partenariat et de publicité, ainsi que par des pressions sur les dépenses principalement dues à l'extension des contrats de services ferroviaires existants. Ces pressions ont été partiellement atténuées par des coûts de financement de projet réduits grâce à des horaires de projet révisés.

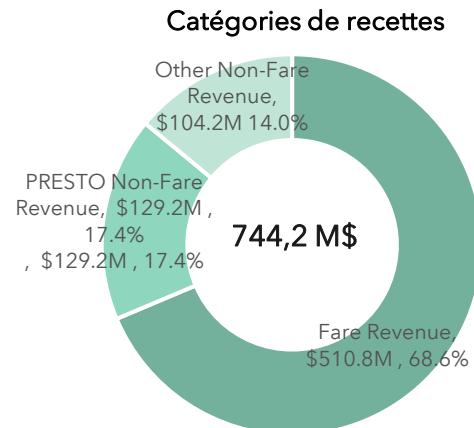
Metrolinx a continué d'inculquer une culture d'efficacité et d'amélioration continue en mettant en œuvre des plans d'amélioration commerciale à travers l'organisation, ce qui a permis d'obtenir de meilleurs résultats à un coût réduit, tout en gérant les pressions de coûts émergentes tout au long de l'exercice.

Recettes

Les catégories de revenus de Metrolinx comprennent les produits tarifaires, les produits non tarifaires tirés de la carte PRESTO et les autres produits non tarifaires.

En 2024-2025, Metrolinx a déclaré des recettes de 744,2 millions de dollars, soit 64,2 millions de dollars (7,9 %) en deçà du budget. Les recettes se comptaient de 510,8 millions de dollars de revenus de tarif, de 129,2 millions de dollars de revenus non liés aux tarifs de PRESTO et de 104,2 millions de dollars d'autres revenus non liés aux tarifs. Les revenus inférieurs au budget ont été principalement causés par des revenus de tarif plus bas qui reflètent une nouvelle saisonnalité de l'achalandage avec un achalandage atténué à l'automne en raison de maladies au sein de la communauté et de la flexibilité offerte par les options de travail hybride, ainsi que par des revenus de partenariat et de publicité plus bas, et des produits de la vente d'actifs réduits.

Les revenus de 744,2 millions de dollars représentent une augmentation de 99,6 millions de dollars (15,5 %) par rapport à l'année précédente, ce qui témoigne d'une forte croissance d'une année à l'autre, puisque Metrolinx a continué de favoriser une croissance durable de l'achalandage et des revenus non tarifaires grâce à des services optimisés, à des options de paiement élargies et à des campagnes ciblées pour les clients.



Recettes tarifaires

Les recettes tarifaires de Metrolinx sont directement liés à l'achalandage et comprennent les produits tarifaires générés par les opérations de transport en commun, notamment les services de GO Transit et d'UP Express. L'achalandage reflète l'utilisation des trains GO et UP et des autobus GO dans l'ensemble de la région et est calculé comme les embarquements en train plus les embarquements en autobus moins les correspondances sur les trajets de train et d'autobus.

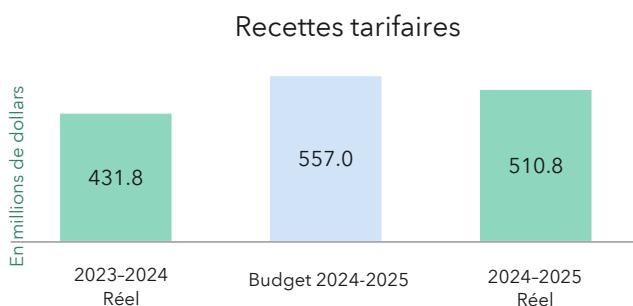
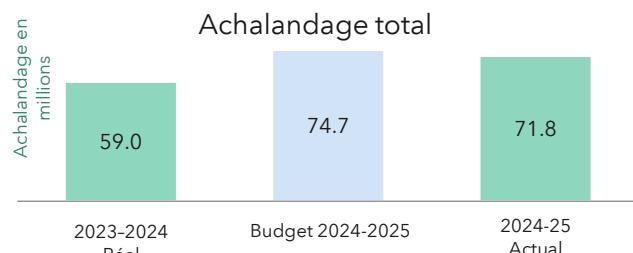
L'achalandage a augmenté jusqu'à atteindre 71,8 millions en 2024-2025, ce qui a entraîné des revenus tarifaires de 510,8 millions de dollars. Cela représente une récupération globale de 94,1 % par rapport à l'achalandage d'avant la pandémie de 76,3 millions en 2019-2020.

Au cours de la dernière année, Metrolinx a connu une croissance constante du nombre de passagers, soutenue par les quatre stratégies de développement de la clientèle T-R-I-P, l'ajustement des produits et services pour répondre aux demandes évolutives et à la saisonnalité, et la simplification des paiements de titres de transport grâce à des options de paiement élargies. Metrolinx a continué d'offrir diverses promotions de tarif (par exemple, réduction pour les jeunes et les étudiants de niveau postsecondaire, passes de fin de semaine, paiement ouvert aux prix PRESTO), qui incitent à la demande de voyage et ont contribué à l'augmentation du nombre de passagers, pourtant ces promotions de tarif limitent souvent la croissance des revenus de tarif.

Variation par rapport au budget (exercice terminé le 31 mars 2025, par rapport au budget)

L'achalandage et les revenus budgétés préparés durant l'été 2023 supposaient que les déplacements des navetteurs continueraient à suivre une tendance positive pendant l'hiver 2023-2024. Cependant, Metrolinx a connu une reprise de l'achalandage plus lente que prévu, un retour plus lent des déplacements des navetteurs et une diminution de l'achalandage découlant des maladies dans les communautés, ce qui s'est poursuivi en 2024-2025. Avant le début de cet exercice financier, Metrolinx a préparé un objectif révisé de fréquentation et de revenus de tarif pour 2024-2025 afin de tenir compte de cet affaiblissement. Depuis cette révision, tant l'achalandage que le revenu des tarifs sont restés constamment en accord avec cet objectif. (Annexe - Objectif stratégique 11)

En 2024-2025, le nombre total d'usagers de Metrolinx était de 71,8 millions, soit 2,9 millions (3,9 %) en deçà du budget. Les recettes tarifaires de 510,8 millions de dollars étaient de 46,2 millions de dollars (8,3 %) en deçà du budget.



La reprise de l'achalandage la fin de semaine de Metrolinx s'élève à 157,9 % par rapport à mars 2019-2020, grâce à l'ajout de services ferroviaires et de services d'autobus ainsi qu'à la promotion précoce des voyages d'agrément vers des destinations et des événements clés qui ont propulsé cette reprise. De plus, diverses campagnes promotionnelles ciblant les voyageurs d'affaires, les étudiants et les jeunes, ainsi que les nouveaux arrivants, ont contribué à la reprise globale de l'achalandage.

Alors que le nombre de passagers devrait passer d'une phase de reprise à une phase de croissance plus prévisible, stable et durable, Metrolinx continuera d'exploiter l'analyse des clients pour soutenir la projection du nombre de passagers et des revenus de tarif, offrir un service basé sur la demande et favoriser la croissance stratégique du nombre de passagers.

Variation par rapport à l'année précédente (exercice terminé le 31 mars 2025, par rapport au 31 mars 2024)

La fréquentation de Metrolinx et les revenus des tarifs ont continué de croître en 2024-2025 alors que les modèles de voyage ont commencé à se stabiliser. En 2024-2025, le total de l'achalandage de Metrolinx, soit 71,8 millions, était de 21,6 % supérieur aux niveaux d'achalandage de 2023-2024. Comme mentionné, Metrolinx a mis en œuvre quatre stratégies de croissance T-R-I-P afin de continuer à accroître le nombre de passagers et les revenus des titres de transport dans des zones de plus grande demande. Des détails supplémentaires sur ces stratégies sont fournis ci-dessous.

- **Tourisme et loisirs** : L'expansion du programme PRESTO Avantages et la promotion de GO pour des événements saisonniers, des destinations, des sports, des concerts et des événements, y compris des concours pour les clients, des habillages de train, des activations à la gare et à bord pour NHL GO Leafs GO, la tournée Eras de Taylor Swift et des collaborations de longue date avec l'Exposition nationale canadienne, le Salon international de l'auto de Toronto, le Festival international du film de Toronto et l'Oktoberfest. Le service spécial Éclipse solaire du 8 avril a enregistré une hausse de plus de 50 % de l'achalandage à Niagara par rapport à 2023.
- **Rétablissement de la fréquence des usagers** Fréquence de service optimisée, promotion de nouvelles méthodes de paiement PRESTO et stratégies pour renforcer l'achalandage des jeunes et des étudiants grâce à des campagnes intégrées de la génération Z, un service supplémentaire durant la semaine de lecture et des activations dans les établissements d'enseignement postsecondaire pour amplifier la sensibilisation à la catégorie tarifaire pour les jeunes. L'achalandage des étudiants de la génération Z a augmenté de 21,9 % par rapport à l'année précédente.
- **Augmenter les voyages d'affaires et de navette** : Concentration renouvelée sur les affaires interentreprises, y compris les voyages liés aux conférences et le partenariat stratégique avec Simplii Financial, American Express et Starbucks pour récompenser les clients qui choisissent le transport en commun, ainsi que

l'élargissement des options de nourriture et de boissons à travers le réseau pour améliorer l'expérience du parcours client.

- Attirer un nouveau public : Engagement avec les nouveaux arrivants grâce à la campagne intégrée GO pour les nouveaux arrivants, des journées de signification pour célébrer la diversité culturelle de la région, liant GO et UP à des événements inclusifs et soutenant des clients divers avec des tactiques de sensibilisation multilingues, ainsi qu'un partenariat avec MagnusCards pour soutenir les clients neurodivergents.

Les revenus des tarifs étaient de 510,8 millions de dollars en 2024-25, soit 79,1 millions de dollars (18,3 %) de plus que l'année précédente en raison de la croissance continue du nombre de passagers soutenue par l'expansion des options de paiement modernes de Metrolinx, des stratégies de tarifs attrayantes, d'un service axé sur la demande et d'une satisfaction client soutenue, combinée au succès des programmes d'intégration des tarifs qui ont réduit les coûts de transport et amélioré l'accès régional au transport en commun.

Metrolinx a continué de soutenir les campagnes de création de la demande pour les loisirs et les affaires, l'évolution des tendances en matière d'achalandage et l'accroissement du service. La stratégie tarifaire est restée axée sur le fait de rendre les transports en commun plus abordables. Pour la suite des choses, alors que de plus en plus de clients retournent au transport en commun, Metrolinx continuera à s'appuyer sur ces stratégies de croissance et à apporter encore plus de valeur aux clients pour améliorer leurs trajets.

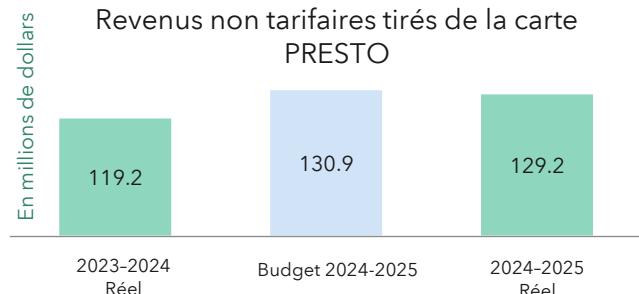
Revenus non tarifaires tirés de la carte PRESTO

Les revenus non tarifaires tirés de la carte PRESTO comprennent les droits perçus auprès des 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.

Les revenus non tarifaires tirés de la carte PRESTO ont atteint 129,2 millions de dollars en 2024-2025.

Variation par rapport au budget (exercice terminé le 31 mars 2025, par rapport au budget)

Metrolinx a déclaré des revenus non tarifaires tirés de la carte PRESTO de 129,2 millions de dollars en 2024-2025, soit 1,7 million de dollars (1,3 %) en deçà du budget. Cela était principalement attribuable à un achalandage réduit à travers la TTC et les agences de transport en commun de la région du 905 en raison de retards et d'annulations liés aux conditions météorologiques, d'activités de maintenance et de construction en cours, ainsi que d'un ralentissement de l'achalandage étudiant observé au cours du dernier trimestre. Ceci a été partiellement



compensé par des taux d'intérêt favorables sur les soldes bancaires par rapport aux hypothèses budgétaires.

Variation par rapport à l'année précédente (exercice terminé le 31 mars 2025, par rapport au 31 mars 2024)

Les produits non tarifaires tirés de la carte PRESTO sont passés de 119,2 millions de dollars en 2023-2024 à 129,2 millions de dollars en 2024-2025, soit une augmentation de 10,0 millions de dollars (8,4 %), principalement en raison d'une augmentation des recettes de commissions dans les systèmes de transport en raison du recouvrement continu de l'achalandage au cours de l'année dernière, soutenu par une adoption et une utilisation accrues de nouvelles méthodes de paiement accessibles.

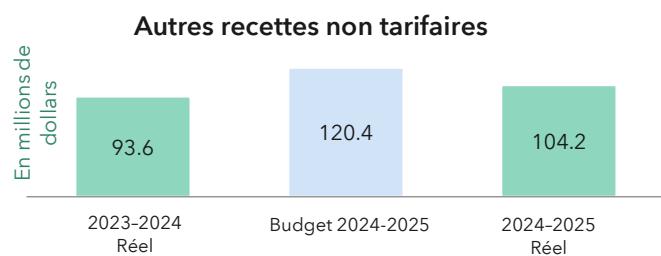
En 2024-2025, Metrolinx s'est concentré sur l'avancement du Programme de modernisation de PRESTO par la mise en œuvre continue de nouvelles façons de payer les titres de transport et l'amélioration des produits et services PRESTO pour améliorer l'expérience client et favoriser l'adoption. Certains des principaux moteurs derrière l'augmentation des revenus incluent :

- Présentation de la carte PRESTO numérique dans Apple Wallet sur GO Transit, UP Express, TTC et tous les systèmes de transport en commun du 905 pour offrir aux clients un moyen supplémentaire rapide, sécurisé et moderne de payer les tarifs de transport.
- Continuer à aider à offrir une expérience de voyage régionale sans faille pour les clients grâce au programme de tarif unique de l'Ontario.
- Ajouter de nouveaux partenaires au programme PRESTO Avantages pour accroître continuellement la notoriété de la marque et soutenir l'utilisation de PRESTO, tout en offrant des rabais pour des événements spéciaux dans la région.

Les produits non tarifaires de PRESTO continuent de croître à mesure que l'achalandage du transport en commun augmente dans la région. Metrolinx demeure concentrée sur l'amélioration continue des produits et services PRESTO pour les clients afin d'augmenter la satisfaction globale de la clientèle et de promouvoir l'adoption de PRESTO. En avançant, Metrolinx commencera la transition vers de nouveaux systèmes et services qui réduiront le coût total de propriété et amélioreront l'expérience PRESTO pour les clients et les usagers.

Autres recettes non tarifaires

Les autres recettes non tarifaires comprennent principalement les revenus provenant de la publicité, des frais d'utilisation des voies provenant de la propriété du corridor, des partenariats, des intérêts sur les fonds de roulement, du stationnement réservé et de la location d'espaces commerciaux et promotionnels.



En 2024-2025, les autres produits non tarifaires ont continué d'augmenter et ont atteint 104,2 millions de dollars.

Variation par rapport au budget (exercice terminé le 31 mars 2025, par rapport au budget)

Metrolinx a rapporté des revenus non tarifaires de 104,2 millions de dollars en 2024-2025, ce qui représente 16,3 millions de dollars (13,5 %) de moins que le budget, principalement en raison de la réduction des revenus de partenariat alors que les clients ont reporté leurs stratégies de marketing, de revenus publicitaires inférieurs aux prévisions, ainsi que d'autres opportunités de revenus non tarifaires qui ont été annulées, partiellement compensées par des revenus plus élevés provenant de taux d'intérêt favorables sur les soldes bancaires et de la location d'espaces commerciaux et promotionnels.

Variation par rapport à l'année précédente (exercice terminé le 31 mars 2025, par rapport au 31 mars 2024)

Les autres revenus non liés aux tarifs sont passés de 93,6 millions de dollars en 2023-2024 pour atteindre 104,2 millions de dollars en 2024-2025, soit une augmentation de 10,6 millions de dollars (11,3 %), principalement en raison de l'augmentation des revenus des partenariats stratégiques, des revenus publicitaires plus élevés dans les trains et les gares GO, des revenus publicitaires sur panneaux d'affichage plus élevés, et des frais plus élevés facturés aux autres opérateurs ferroviaires utilisant le réseau appartenant à Metrolinx.

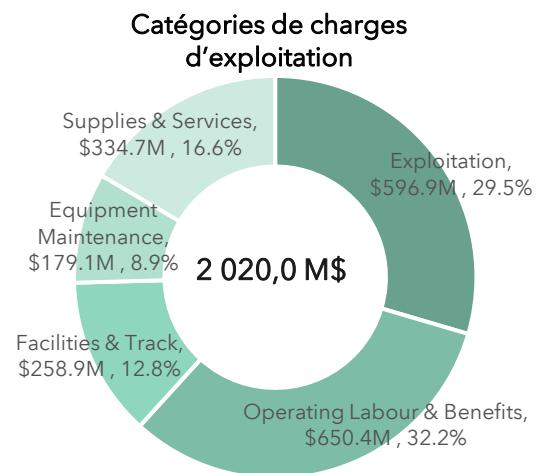
Metrolinx a continué à maximiser les recettes non tarifaires grâce à des initiatives telles que :

- Élargir les offres de vente au détail et les options de nourriture et de boissons dans les gares et sur les quais.
- Mettre en œuvre une stratégie d'engagement du marché pour identifier de nouveaux partenariats stratégiques et organisationnels à mesure que l'achalandage augmente afin de maximiser les revenus des partenariats.
- Gérer des actifs immobiliers grâce à des stratégies qui privilégient des revenus durables et à long terme.
- Faire avancer de nouvelles idées commerciales, élargir la portée des clients et les initiatives interentreprises pour atteindre les objectifs de revenus.
- Élargir le portefeuille de panneaux d'affichage numérique par la construction de panneaux d'affichage numériques dans la RGTH.
- Moderniser le réseau publicitaire de GO Transit par la mise à niveau de la signalisation existante en écrans publicitaires numériques dans l'ensemble du réseau des gares GO.

Metrolinx continue de mettre en œuvre des initiatives novatrices en matière de recettes non tarifaires pour maximiser les recettes et contribuer à la stabilité financière à long terme. Metrolinx s'engage à augmenter les recettes non tarifaires en élargissant son réseau de publicité numérique, en construisant un solide réseau de partenaires et en se concentrant sur l'expansion du réseau de vente au détail afin d'améliorer l'expérience des clients dans les gares.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation de Metrolinx sont réparties en cinq principales catégories de charges. En 2024-2025, les charges d'exploitation liées aux salaires et aux charges sociales représentent la catégorie la plus importante et comptent pour 32,2 % du total des charges d'exploitation; elles comprennent les salaires et les charges sociales des employés de Metrolinx. Les charges liées à l'exploitation représentent 29,5 % du total des charges d'exploitation. Cette catégorie de charges comprend des éléments tels que les salaires des équipes de soutien affectées aux trains, l'aiguillage des trains, le diesel et les opérations PRESTO. Les installations et les voies représentent 12,8 % du total des charges d'exploitation et comprennent le loyer, les impôts fonciers, l'électricité, l'entretien hivernal et d'autres réparations des installations. L'entretien de l'équipement représente 8,9 % du total des charges d'exploitation et comprend les services de soutien, l'inventaire, les inspections et les opérations de la gare de triage. Enfin, les fournitures et services représentent 16,6 % du total des charges d'exploitation, ce qui inclut les frais de présentation d'offre, les dépenses en immobilisations financées par l'exploitation et tous les types de services professionnels, les frais bancaires, le perfectionnement du personnel et la publicité. Metrolinx a déclaré des dépenses d'exploitation de 2 020,0 millions de dollars en 2024-2025.



Variation par rapport au budget (exercice terminé le 31 mars 2025, par rapport au budget)

Pour l'exercice considéré, les charges d'exploitation, avant l'amortissement, les charges liées aux travaux de construction effectués pour des tiers et les transactions interentreprises, se sont établies à 2 020,0 millions de dollars, soit 32,2 millions de dollars (ou 1,6 %) de plus que le budget de 1 987,8 millions de dollars. La hausse des charges d'exploitation par rapport au budget est surtout attribuable à ce qui suit :

- Prolonger le contrat de services ferroviaires existant pour garantir que les normes les plus élevées de sécurité et de fiabilité sont en place avant que le nouveau fournisseur de contrat n'assume les activités ferroviaires et les responsabilités d'entretien de la flotte pour les services ferroviaires GO et UP.
- Des coûts de maintenance préventive plus élevés pour les dispositifs PRESTO découlant des exigences supplémentaires de la TTC, ainsi que des coûts logiciels,

de licences et financiers plus élevés pour s'adapter à l'adoption et à l'utilisation accrues du paiement ouvert et du portefeuille mobile.

- Partiellement compensé par des coûts de financement de projet inférieurs et des compensations aux soumissionnaires non retenus de projets d'immobilisations dans le cadre du processus d'approvisionnement en raison de l'horaire de projet révisé.

Diverses autres pressions sur les revenus et les dépenses ont été gérées grâce aux plans d'amélioration commerciale de Metrolinx, qui ont généré des économies et maintenu des gains d'efficacité au sein de l'organisation.

Variation par rapport à l'année précédente (exercice terminé le 31 mars 2025, par rapport au 31 mars 2024)

Les dépenses d'exploitation de Metrolinx pour 2024-2025 ont augmenté de 174,7 millions de dollars (ou 9,5 %) par rapport aux dépenses réelles de 2023-2024 de 1 845,3 millions de dollars, en grande partie pour les raisons suivantes :

- Prolongation du contrat de services ferroviaires existant pour garantir que les plus hauts standards de sécurité et de fiabilité sont en place avant que le nouveau fournisseur de contrat n'assume les activités ferroviaires et les responsabilités d'entretien de la flotte pour les services ferroviaires GO et UP.
- Augmentation des niveaux de service de transport entraînant des coûts plus élevés pour l'entretien de la flotte ferroviaire et d'autobus, l'entretien de l'équipement et d'autres coûts liés au service tels que l'équipage et le carburant diesel.
- Augmentation des coûts pour entretenir les voies et l'infrastructure de corridor, entraînée par des pressions inflationnistes ainsi que par des contrats de maintenance renouvelés avec un champ d'application amélioré et élargi.
- Des coûts de consommation de technologie et de logiciels plus élevés pour faire fonctionner le paiement ouvert et le portefeuille électronique, stimulés par une adoption et une utilisation accrues.
- Augmentation des coûts pour le soutien des postes de péage PRESTO, les inspections visuelles, la maintenance préventive en fonction de la croissance du nombre de dispositifs à travers le réseau.

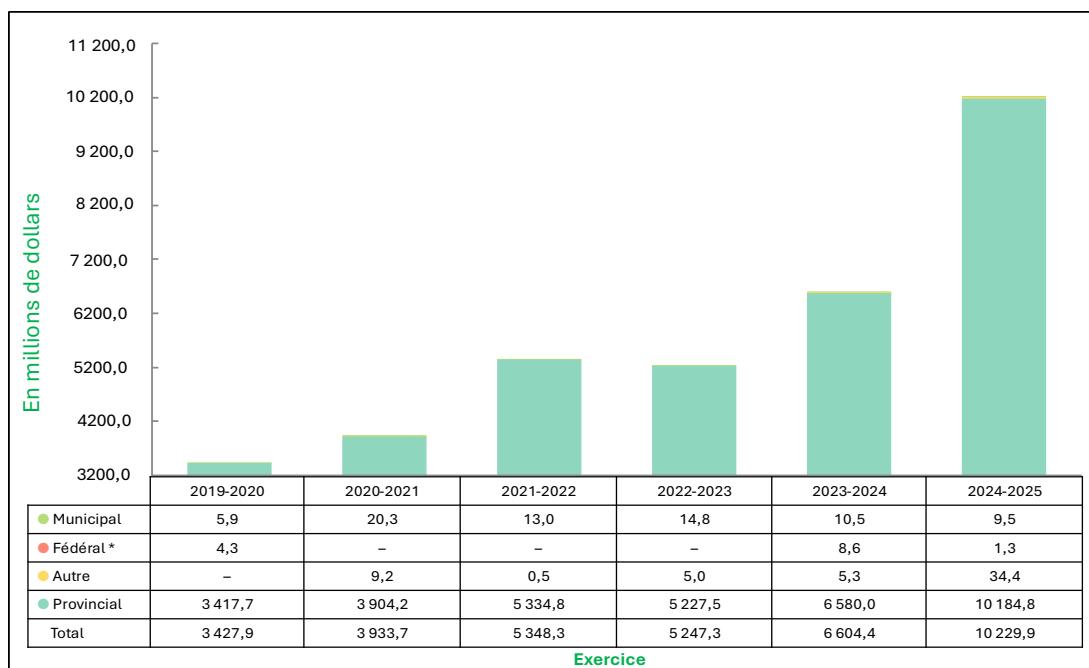
Les données réelles de clôture d'exercice tiennent compte des économies découlant de la mise en œuvre de plans d'amélioration des affaires en vue d'atteindre un meilleur rapport coûts-avantages, des efficiencies améliorées et de la gestion des pressions opérationnelles en cours d'exercice. Metrolinx s'engage à poursuivre la mise en œuvre de plans d'amélioration des affaires qui permettent de transformer ses activités afin de réaliser des gains d'efficacité et d'obtenir de meilleurs résultats à moindre coût.

Fonds des immobilisations et dépenses d'immobilisation

Financement des immobilisations

Metrolinx a obtenu du financement de multiples paliers gouvernementaux pour lui permettre de financer ses projets en immobilisations et ses programmes. Au cours des récentes années, la province a fourni la majorité du financement en capital de Metrolinx.

Financement des immobilisations



Dans le cas des ententes fédérales actives pour le prolongement de la ligne GO et le TLR de Finch Ouest, la province fournit la totalité du financement du projet à Metrolinx. Le financement fédéral est ensuite versé à titre de remboursement à la province. On s'attend à ce que les mêmes mécanismes s'appliquent aux projets financés par le gouvernement fédéral à l'avenir après la signature des ententes.

Comprend les rajustements aux dépenses en immobilisations comme les paiements anticipés

Le financement du gouvernement de l'Ontario a totalisé 10 184,8 millions de dollars en 2024-2025. Metrolinx a aussi reçu du financement de 9,5 millions de dollars fourni par des administrations municipales, de 1,3 million de dollars du gouvernement fédéral et de 34,4 millions de dollars provenant d'autres organisations. Le financement d'immobilisations reçu en 2024-2025 a soutenu la construction et les acquisitions de biens dans le cadre du programme de métro, la poursuite de la construction des travaux préliminaires de l'expansion de GO, l'achèvement de la phase de développement pour l'expansion de GO OnCorr, des investissements dans le programme de tramway pour la poursuite des travaux de construction, des essais et la mise en service, ainsi que des investissements dans la technologie, les paiements et l'état de bonne réparation des infrastructures de GO Transit.

Les municipalités contribuent au programme de prolongement de GO. Les contributions en immobilisations municipales sont passées de 10,5 millions de dollars l'an dernier à 9,5 millions de dollars en raison de la réduction de la portée actuellement admissible par le biais de GO Growth à mesure que les projets approchent de leur achèvement.

Le financement fédéral s'est élevé à 1,3 million de dollars et a constitué une contribution pour l'amélioration des passages à niveau financée par le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire du gouvernement fédéral.

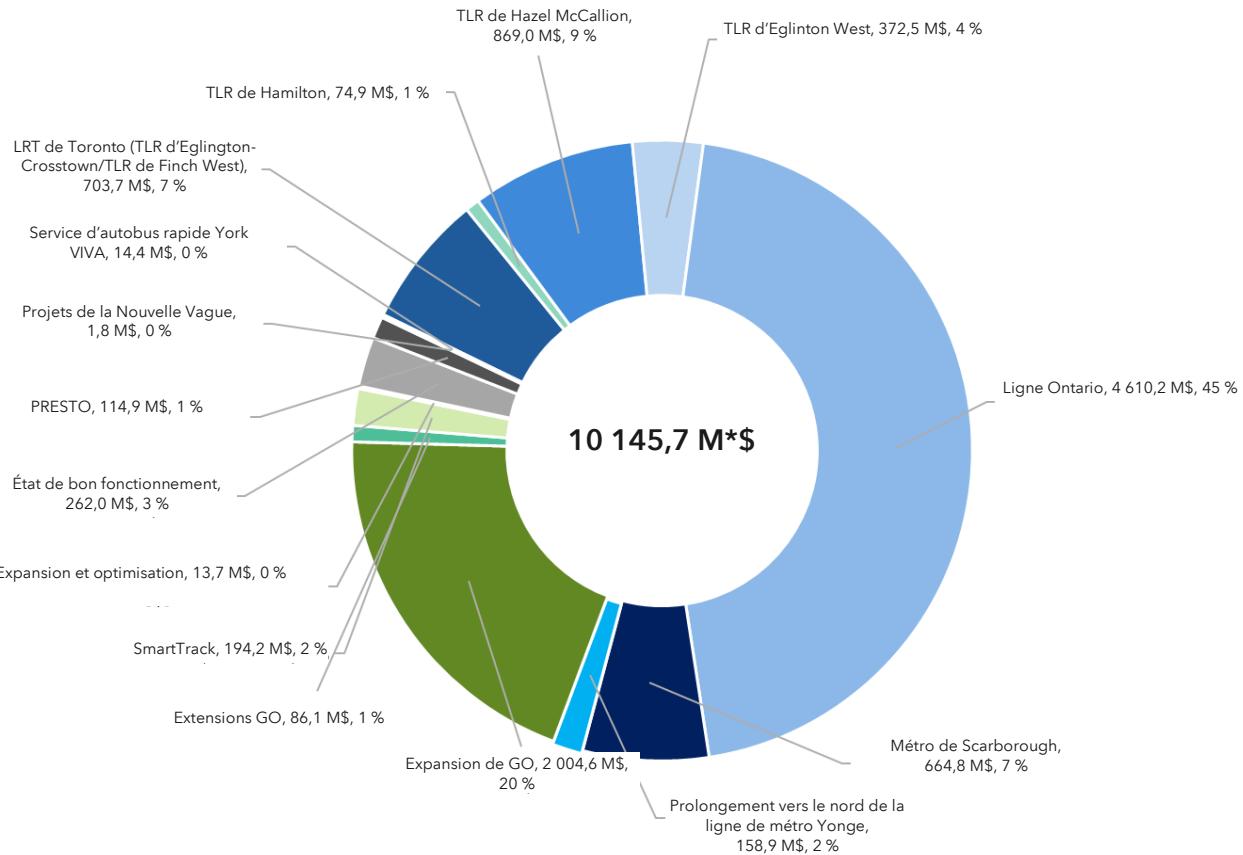
Le financement reçu d'autres organisations s'est établi à 34,4 millions de dollars en 2024-2025 et est lié aux remboursements effectués par des tiers relativement à des immobilisations détenues par Metrolinx dans le cadre de ses projets en immobilisations existants. Ces remboursements sont utiles pour les projets de Metrolinx et sont la preuve des relations positives que celle-ci entretient avec la communauté du développement.

La charge d'amortissement de l'exercice s'est établie à 1 040,8 millions de dollars, représentant une variation de 81,1 millions de dollars par rapport aux 1 121,9 millions de dollars de l'exercice précédent.

Investissements en immobilisations

En 2024-2025, Metrolinx a poursuivi son action dans le cadre de la priorité que s'est donnée la Province d'accroître considérablement les investissements dans l'infrastructure de transport en commun. Tout au long de l'année, d'importants jalons ont été franchis relativement à des projets d'immobilisations d'envergure, notamment la poursuite de la mise en œuvre des travaux préliminaires de l'Expansion de GO et la conclusion de la phase de développement du projet OnCorr; ainsi que la progression vers l'achèvement des activités de formation, de test et de mise en service des projets de TLR d'Eglinton Crosstown et de TLR de Finch West. Des progrès ont également été réalisés sur les projets de métro grâce à la poursuite de la conception, du développement et des travaux de construction. D'importants investissements ont aussi été réalisés au titre du programme de remise en état des infrastructures existantes et d'amélioration de la sécurité et de la fiabilité. En 2024-2025, les dépenses en immobilisations se sont chiffrées à 10 145,7 millions de dollars, ce qui exclut les ajustements comme les radiations et les paiements anticipés sur avances.

Dépenses en immobilisations pour 2024-2025 par catégorie



Exclut les rajustements aux dépenses en immobilisations comme les paiements anticipés

En 2024-2025, les trois premiers projets de TLR de Metrolinx ont tous progressé dans les dernières étapes du cycle de livraison. Le TLR d'Eglinton-Crosstown a continué de progresser grâce aux activités d'essai et de mise en service. Au cours de 2024-2025, le projet de TLR de Finch West a progressé dans sa mise en œuvre et se trouve maintenant dans les dernières étapes de livraison avant la transition vers le service commercial. L'accent est maintenant mis sur les activités de test et de mise en service ainsi que sur la formation des opérateurs et des conducteurs. Mobilinx, le consortium responsable de la ligne Hazel McCallion, a continué à progresser dans la construction en 2024-25, y compris l'installation de la structure pour la future gare de Port Credit et des progrès continus sur la section de voie de guidage surélevée.

En 2024-2025, le contrat des Stations Rail et Systèmes (SRS) du prolongement de la ligne de métro vers Scarborough (SSE) a terminé la phase de développement et a atteint un accord sur le prix cible ainsi qu'une attribution de contrat pour la phase de mise en œuvre. De plus, des travaux de construction se poursuivent sur une variété

d'améliorations d'infrastructure à la gare GO de Kennedy pour soutenir les besoins supplémentaires en électricité et en ventilation de la ligne de métro prolongée. Des progrès ont également été réalisés sur les tunnels pour l'extension et sur les travaux de construction de l'axe de récupération pour le tunnelier.

Pour le prolongement vers l'ouest de la ligne Eglinton Crosstown (ECWE), le premier contrat de prolongement de tunnel pour six kilomètres de creusement entre la promenade Renforth et le chemin Scarlett a vu deux tunneliers dans des tunnels parallèles terminer leur trajet jusqu'au chemin Scarlett à l'été 2024.

Sur la ligne Ontario, les principaux lots de travaux préparatoires et préliminaires, y compris la construction dans la cour Don, les travaux de segment du corridor conjoint, le soutien à l'excavation de Pape et les traversées de Don Valley ont été attribués et les travaux de construction sont bien avancés. L'excavation à grande échelle a commencé en 2024-2025 pour la majorité des stations de la ligne Ontario au centre-ville et pour le puits de lancement à la gare GO Exhibition, où les deux tunneliers commenceront leur voyage vers le Don Yard.

Le projet de prolongement vers le nord du métro Yonge (YNSE) a continué à progresser à travers le processus d'approvisionnement. La Demande de propositions (DP) pour le paquet d'approvisionnement du tunnel Advance a été complétée, avec l'attribution du contrat prévue pour l'été 2025. Enfin, pour le TLR de Hamilton, la demande de qualifications pour le contrat de travaux civils et de services publics a été publiée en novembre 2024, tandis que les travaux préparatoires se poursuivaient, tels que les relocalisations d'aqueducs et les évaluations archéologiques.

Le programme Expansion de GO donne suite à l'engagement de la province de transformer le réseau ferroviaire GO Transit en un réseau de transport en commun rapide, complet, dans les deux sens et accessible toute la journée. Le programme d'expansion du réseau GO a réalisé des progrès significatifs tout au long de 2024-25, atteignant l'achèvement des gares de Stouffville (Unionville, Milliken et Agincourt) et du projet de saut-de-mouton, ainsi que diverses améliorations préliminaires des gares dans le réseau GO. Un jalon important a été atteint dans le cadre du projet d'amélioration de l'infrastructure de Lakeshore Ouest avec la diversion de la voie ferrée de Burloak en service, ouvrant la voie au futur saut-de-mouton. Les projets d'amélioration de l'accessibilité de la gare GO d'Eglinton et d'expansion du stationnement et de la boucle d'autobus de Bradford ont également été achevés. Les travaux de construction ont progressé sur la série de contrats de nivellement ou de voies le long des corridors de Barrie, Kitchener et Lakeshore. Enfin, la phase de développement d'OnCorr a été achevée, entraînant la transition vers la phase suivante, y compris l'engagement à une stratégie innovante de centres logistiques pour accélérer les travaux de construction et minimiser les perturbations. Les centres logistiques permettront la construction modulaire, en utilisant la préfabrication hors site dans ces centres et une production continue en chaîne grâce aux Trains de travaux, connus sous le nom d'équipement jaune de l'usine.

Le programme de remise en état comprend des investissements dans l'infrastructure existante de Metrolinx et les actifs technologiques pour maintenir nos actifs en bon état afin d'assurer la sécurité et la fiabilité de nos systèmes de transport en commun. En 2024-2025, ces investissements en réhabilitation et en renouvellement ont été priorisés en fonction des évaluations de l'état des actifs et des plans de gestion des actifs. L'exécution du programme SOGR a produit des résultats remarquables en soutenant le respect de l'horaire (OTP) et en soutenant les initiatives et améliorations en TI. Cela souligne l'importance d'un investissement continu dans le portefeuille d'actifs de Metrolinx.

PRESTO a terminé son programme de modernisation des méthodes de paiement en introduisant de nouvelles façons de payer en offrant PRESTO dans Portefeuille Apple. Les clients peuvent désormais taper leur PRESTO dans Apple Wallet et Google Wallet, ainsi que taper leurs cartes de débit Interac et de crédit, sur les appareils PRESTO dans tous les organismes de transport en commun de la RGTH, y compris la TTC. En outre, Metrolinx a réalisé des progrès importants par rapport à ses autres priorités pour PRESTO, y compris l'achèvement du programme d'approvisionnement de PRESTO en attribuant les cinq lots de contrats attribués de manière concurrentielle et en commençant la transition vers les nouveaux systèmes et services PRESTO. Le Programme de transition PRESTO réduira le coût total de propriété, améliorera l'expérience PRESTO pour les clients et les usagers, garantira l'accès et l'équité, et améliorera l'agilité technologique future.

Le tableau suivant résume les dépenses en capital 2024-2025 par rapport au budget et le changement des dépenses d'une année à l'autre.

Dépenses en capital

Dépenses en immobilisations par catégorie (en millions de dollars)	Exercice 2024-2025 réel	Budget de l'exercice 2 0024-2025	Exercice 2023-2024 réel	Réel c. budget de l'exercice 2024-2025		Résultats réels de l'exercice 2024-2025 par rapport aux résultats réels de l'exercice 2023-2024	
				Variation	%	Changement	%
TLR de Toronto (TLR d'Eglinton-Crosstown/TLR de Finch West)	703,7	210,8	471,4	492,9	234 %	232,3	49 %
TLR de Hamilton	74,9	107,4	35,3	(32,5)	(30 %)	39,6	
TLR de Hazel McCallion	869,0	568,3	361,8	300,7	53 %	507,2	112 %
TLR d'Eglinton West	372,5	417,9	367,1	(45,4)	(11 %)	5,4	140 %
Ligne Ontario	4 610,2	2 827,9	2 080,9	1 782,3	63 %	2 529,3	1 %
Métro de Scarborough	664,8	682,2	467,2	(17,4)	3 %	197,6	122 %
Ligne de métro Yonge vers le nord	158,9	395,9	245,0	(237,0)	(60 %)	(86,1)	42 %
Expansion de GO	2 004,6	2 789,6	1 877,1	(785,0)	(28 %)	127,5	(35 %)
Extensions OGO	86,1	213,8	94,8	(127,7)	(60 %)	(8,7)	7 %
SmartTrack	194,2	321,8	199,4	(127,6)	(40 %)	(5,2)	(9 %)
Expansion et optimisation	13,7	82,8	18,8	(69,1)	(83 %)	(5,1)	(3 %)
État de bon fonctionnement	262,0	435,8	249,5	(173,8)	(40 %)	12,5	(27 %)
PRESTO	114,9	190,3	51,3	(75,4)	(40 %)	63,6	5 %
Projets de la Nouvelle Vague	1,8	3,6	3,5	(1,8)	(50 %)	(1,7)	124 %
VIVA BRT de York	14,4	20,5	6,0	(6,1)	(30 %)	8,4	(49 %)
Leviers internes		(1 172,9)		1 172,9	(100 %)		140 %
Total	10 145,7	8 095,7	6 529,1	2 050,0	25 %	3 616,6	55 %
Ajustements de capital et remboursement anticipé*	84,2	-	75,2		-	9,0	12 %
Financement total	10 229,9	8 095,7	6 604,3	2 050,0	25 %	3 625,6	55 %

Comprend les rajustements aux dépenses en immobilisations comme les paiements anticipés

Le budget de 2024-2025 reflète le budget du dernier exercice

Variation par rapport au budget (exercice terminé le 31 mars 2025, par rapport au budget)

En 2024-2025, les dépenses réelles s'élevaient à 2 050,0 millions de dollars, soit 25 % au-dessus du budget pour l'exercice. Cet écart est principalement causé par une augmentation des dépenses dans les métros et les TLR, compensée par des dépenses inférieures aux prévisions dans l'Expansion de GO et les extensions.

Variation par rapport à l'année précédente (exercice terminé le 31 mars 2025, par rapport au 31 mars 2024)

Par rapport à 2023-2024, les dépenses en immobilisations de Metrolinx pour 2024-2025 ont augmenté de 3616,6 millions de dollars, soit 55 %. Cette hausse découle surtout des facteurs suivants :

- Avancement de l'approvisionnement, de la planification et de la conception, ainsi que la montée en puissance des travaux de construction préliminaires sur les projets de métro et des progrès sur les TLR.
- Dans le cadre de l'expansion de GO, l'achèvement de la phase de développement d'Oncorr a eu lieu, ainsi qu'un progrès significatif dans les travaux de conception et de définition, en plus des progrès continus dans les travaux de construction des projets de travaux préliminaires de l'expansion de GO.
- Poursuite de la priorisation et de la mise en œuvre des SOGR et des systèmes de paiement des titres de transport.

Gestion des risques d'entreprise

La détermination, l'évaluation, la gestion, la surveillance et le rapport des risques sont cruciaux pour l'organisation afin d'atteindre ses objectifs stratégiques et transformationnels. En 2024-2025, le programme de gestion des risques d'entreprise (GRE) a renforcé davantage ses efforts de gestion des risques à l'échelle de l'organisation, améliorant l'identification des risques, la visibilité et la prise de décisions éclairées, tout en respectant la directive sur la GRE du gouvernement de l'Ontario, qui impose une approche éclairée par les risques pour toutes les agences provinciales.

Au cours de l'exercice écoulé, le Bureau du chef de la gestion des risques (BCGR) a réalisé son

mandat en mettant l'accent sur l'élévation de la conversation sur les risques dans toute l'organisation. Cela a alimenté des discussions - soutenues par une meilleure intelligence des risques - aux niveaux de l'entreprise, du programme et du projet, y compris des domaines tels que le service à la clientèle, l'achalandage, la sécurité, la cybersécurité, PRESTO/Paiements, l'environnement, les projets d'immobilisations, la gestion des talents et la transition de la construction à la préparation opérationnelle pour les projets de transport léger sur rail.

Metrolinx examine régulièrement les risques émergents et importants au moyen de plusieurs forums, notamment lors des réunions de la division, de l'équipe de la haute direction, du comité et du conseil d'administration. Ces discussions soutiennent l'atteinte des objectifs stratégiques de l'organisation grâce à une gestion active des risques en veillant à ce que des plans de visibilité, d'intégration, de collaboration et d'atténuation appropriés soient établis et en place. Les risques signalés sont classés par le suivi suivant :

- **Finances** : Risques liés à la performance financière et à la stabilité, à l'impact potentiel sur le financement de projets et d'opérations, à la liquidité, aux mouvements des prix des produits et services, des taux d'intérêt, des devises et des produits de base.
- **Exploitation** : Risques associés aux opérations quotidiennes liées aux personnes, aux processus, à la technologie, à la sécurité, à la conformité et à la mise en œuvre du mandat qui peuvent avoir une incidence sur la capacité de Metrolinx à atteindre ses objectifs organisationnels.
- **Réputation** : Risques liés à la marque, à l'image ou à la réputation de Metrolinx en raison des résultats escomptés, des actions de l'agence ou des partenaires tels que les vendeurs, les fournisseurs.
- **Sécurité** : Risques liés à la sécurité des usagers et du personnel de Metrolinx, ainsi que des entrepreneurs et des collectivités auprès desquels il exerce des activités et construit des infrastructures.

- **Stratégique :** Risques se rapportant au mandat et à l'environnement commercial de Metrolinx. Cela peut comprendre des risques qui menacent de perturber les hypothèses au cœur de la stratégie de Metrolinx et se traduire par de possibles pertes financières ou une atteinte à la réputation.

Metrolinx continue à porter son attention sur l'amélioration de la programmation des risques d'entreprise grâce à son cadre de gestion des risques opérationnels (GRO) et à sa politique. Ces améliorations comprennent des méthodes d'identification et de réponse améliorées, une formation ciblée et le fait d'être le centre d'expertise en soutien de la Directive sur les risques de l'entreprise. La fonction de GRE continuera de fournir des conseils, de superviser, de cerner, d'évaluer et de produire des rapports sur les risques actuels et émergents, et veillera à ce que l'on discute de façon continue des risques, des expositions et des occasions à tous les paliers de l'organisation.

Principaux risques pour Metrolinx

Risque	Aperçu général des mesures d'atténuation
Finances	
Obtenir une subvention de fonctionnement durable pour 2024-2025 et par la suite afin de respecter les objectifs stratégiques de Metrolinx et d'élargir les engagements du gouvernement.	<ul style="list-style-type: none"> Metrolinx a continué d'atténuer de façon proactive le risque de subvention d'exploitation, notamment par des gains d'efficacité dans la négociation de contrats, le recouvrement d'une partie de nos dépenses liées à la TVH, l'optimisation des ressources et de nouvelles possibilités d'économies dans le cadre des plans d'amélioration des activités. Metrolinx a géré la volatilité des prix du carburant diesel pour 2024-2025 en couvrant une partie de son volume de carburant diesel, ce qui a fourni une certitude en matière de coûts et généré des économies par rapport aux prix courant. Metrolinx maintient son élan pour stimuler la croissance du nombre de passagers en répondant aux besoins changeants des clients grâce à un service et des horaires optimisés, en mettant en œuvre des stratégies de marketing ciblées, en attirant de nouveaux clients, en encourageant des voyages d'affaires et de loisirs plus fréquents, tout en continuant à accroître les revenus non tarifaires pour favoriser la durabilité financière et améliorer l'expérience globale des clients. Metrolinx a travaillé en étroite collaboration avec le MTO pour fournir des mises à jour financières et demander une subvention d'exploitation supplémentaire, qu'elle a reçue principalement pour atténuer les diminutions de recettes résultant de tendances d'achalandage plus faibles par rapport aux hypothèses initiales de Metrolinx.

Risque	Aperçu général des mesures d'atténuation
Aspect opérationnel	
Risques technologiques dans les domaines suivants : cybersécurité, reprise après sinistre, mise à niveau/fin de vie du matériel informatique et réalisation des projets.	<ul style="list-style-type: none"> Des mesures de cybersécurité améliorées ont été mises en œuvre pour le temps de réponse aux incidents grâce à l'automatisation et aux opérations basées sur le nuage. Des fournisseurs sont en place pour renforcer l'infrastructure d'immobilisations et les services critiques. Un nouveau programme de formation sur la sensibilisation à la cybersécurité a été lancé, offrant une éducation en cybersécurité sur mesure aux employés et aux entrepreneurs de Metrolinx. La cybersécurité a déployé des efforts considérables pour atteindre la conformité avec la nouvelle norme de sécurité des données de l'industrie des cartes de paiement (PCI-DSS) version 4.0 pour la première fois—une étape cruciale dans la protection de la sécurité et de l'intégrité du traitement des données des cartes de paiement—et les comptes d'utilisateur actifs sont désormais conformes à la mise à jour de la norme de mot de passe de Metrolinx afin de renforcer l'hygiène des mots de passe des utilisateurs. Les projets de Récupération après sinistre (RS) et de Modernisation de l'infrastructure approchent de leur achèvement, car des avancées significatives ont été réalisées dans la modernisation des serveurs de centre de données, du remisage réseau et des technologies de nuage de base. De plus, la migration des applications vers le nuage est en cours; les tests de basculement ont été réussis pour les applications critiques, avec d'autres tests prévus pour les applications nouvellement ajoutées à la portée du programme de RS. Le matériel en fin de vie – serveurs de centre de données et équipements réseau – a été renouvelé avec du matériel moderne dans le cadre du projet de modernisation des infrastructures. La majorité du matériel en fin de vie a été déclassé, et le déclassement du matériel restant est presque terminé. Pour soutenir la réussite de la livraison des projets, l'équipe de cybersécurité a mis en œuvre des stratégies clés pour réduire les risques, renforcer la sécurité et garantir la conformité. Cela inclut la réalisation d'évaluations proactives des risques tout au long du cycle de vie du projet, en utilisant des outils de surveillance avancés pour détecter les menaces potentielles et en intégrant des contrôles de sécurité dans la planification du projet. Des audits de sécurité réguliers et des examens de conformité aident à maintenir l'alignement avec le Cadre de cybersécurité de l'Institut national des normes et de la technologie (NIST) et le PCI-DSS, soutenant la résilience et minimisant les perturbations.

Risque	Aperçu général des mesures d'atténuation
Risques liés aux talents associés à l'acquisition, le maintien en poste et la mobilisation des employés	<ul style="list-style-type: none"> Renforcer la marque de talent et les pratiques d'attraction grâce au déploiement de la stratégie d'employeur de choix, à l'élaboration de la stratégie de marque de talent de Metrolinx, et à l'introduction de tactiques de recrutement ciblées pour des rôles de niche et difficiles à pourvoir. Mise en œuvre d'une stratégie d'acquisition de talents mondiale pour combler les lacunes de compétences internes pour des postes difficiles à pourvoir et de niche au sein des divisions CPG, Gestion d'actifs et entretien, Opérations et Sécurité. Introduit des mesures pour construire et développer des pipelines de talents grâce à plusieurs nouvelles initiatives afin de traiter les domaines de risque les plus élevés et de répondre aux compétences recherchées, y compris de nouveaux programmes pour les jeunes talents (par exemple, la série Inside Track, le programme de développement de carrière en début de carrière pour les projets d'infrastructure), la cartographie des parcours de carrière tactiques et personnalisés, et le développement de modèles de compétences spécialisés. Des capacités de leadership améliorées à travers l'organisation en mettant en œuvre une stratégie phare de développement du leadership avec un accent spécifique sur les comportements inclusifs, en favorisant des équipes performantes, en soutenant le bien-être des employés et en maximisant la confiance en leadership. Intégrer la planification stratégique des effectifs dans les processus de rapport et de planification pour s'assurer que Metrolinx dispose des compétences nécessaires pour faire évoluer durablement l'organisation, réaliser le mandat et les priorités actuels, et se préparer aux tendances et priorités futures.
Réputation	
Risques liés à la marque, à l'image ou à la réputation de Metrolinx en raison des résultats escomptés et des actions de l'organisme ou des partenaires tels que les vendeurs et les fournisseurs.	<ul style="list-style-type: none"> Assurer la diffusion d'informations précises et en temps opportun aux clients et au grand public. Corriger les inexactitudes en temps opportun. Fournir un soutien réactif et personnalisé par le biais de canaux numériques, de gestion de la clientèle et de la communauté pour s'assurer que les demandes des clients sont traitées de manière opportune.

Risque	Aperçu général des mesures d'atténuation
<p>Risque pour les relations avec les communautés autochtones et, par conséquent, la réputation et le programme commercial de Metrolinx. Des perspectives divergentes concernant les impacts sur les droits et intérêts autochtones et les traités, ainsi que la gestion de ces impacts entre Metrolinx et les communautés autochtones titulaires de droits, pourraient avoir un impact sur les programmes d'immobilisations.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Metrolinx continue de mettre en œuvre un programme de consultation efficace. Au cœur de cela, il s'agit de rencontrer mensuellement les communautés autochtones pour offrir des occasions cruciales aux équipes de livraison de projets de fournir des informations et de recevoir des commentaires des communautés autochtones. Ces réunions, ainsi que les activités de création de relations entre le Bureau des relations avec les Autochtones (BRA) et les, soutiennent un dialogue et une collaboration continués entre les deux parties pour entendre les préoccupations et les idées de la. Cette année, Metrolinx a continué à poursuivre et à finaliser des accords de capacité avec les communautés autochtones. Le développement et la mise en œuvre continués des accords de capacité garantissent que les communautés ont la possibilité de participer aux conversations sur le devoir de consulter liées au programme de projets d'immobilisations de Metrolinx. Ces accords facilitent les discussions sur les objectifs et les résultats de l'engagement, en mettant l'accent sur la construction et le renforcement des relations. Les tableaux de contrôle initiés l'année dernière se sont révélés très efficaces pour garantir que les équipes de livraison de projets d'immobilisations fournissent des progrès en temps réel, une communication et une gestion des problèmes afin de respecter les jalons de consultation tout au long du cycle de vie du projet, et consultent régulièrement les communautés autochtones pour recevoir des commentaires afin d'améliorer davantage l'engagement et d'atténuer les risques potentiels. Cette année, Metrolinx a conclu un certain nombre d'accords d'approvisionnement avec des entreprises appartenant à des Autochtones qui travaillent déjà activement sur plusieurs programmes commerciaux. Metrolinx prépare une stratégie d'approvisionnement à long terme.

Risque	Aperçu général des mesures d'atténuation
Sécurité	
Dommages causés aux actifs, interruption de service et menaces à la sécurité découlant d'événements météorologiques extrêmes.	<ul style="list-style-type: none"> Les évaluations des risques des vulnérabilités au changement climatique pour les nouveaux actifs sont réalisées conformément à la norme de conception durable de Metrolinx et au prisme climatique fédéral, le cas échéant. Des méthodes ont été élaborées pour intégrer les avantages de la résilience climatique dans les analyses de rentabilité organisationnelles. Application de la norme de résilience climatique à tous les nouveaux projets de construction et dans la planification à long terme du programme de remise en état. Avis de conditions météorologiques extrêmes et environnementales à l'avant-garde opérationnelle pour une atténuation préventive.
Menaces et violence envers les clients et le personnel	<ul style="list-style-type: none"> Un effort à l'échelle du système est en cours pour fournir un système de transport en commun sûr pour les clients et le personnel et connecter les individus vulnérables avec des services sociaux grâce à l'exécution d'une Stratégie pour les personnes vulnérables qui comprend une approche en trois volets : l'application de la loi (renforcement des stations), la sensibilisation (partenariats communautaires, Comité consultatif interne) et les initiatives d'infrastructure (Comités consultatifs externes et tables rondes). Les ressources des Services de protection des clients sont déployées stratégiquement à travers le réseau et dans les stations prioritaires pour dissuader les comportements désordonnés et la violence, ainsi que pour promouvoir un sentiment accru de Sûreté et sécurité pour les clients et les employés. À la fin de 2024-25, Metrolinx a atteint l'objectif avec un taux de 7,44 incidents par million de trajets de clients, représentant une réduction de 35,3 % par rapport à l'objectif fixé de 11,5 incidents par million de trajets de clients. Grâce à une approche ciblée et axée sur les risques, les incidents de menaces et de violence ont été réduits avec succès d'année en année.

Sécurité des travailleurs à la voie ferrée, des passagers et de l'équipage du train	<ul style="list-style-type: none"> Initiative de zone rouge/zone verte développée, un programme amélioré conçu pour mieux contrôler la sécurité et améliorer l'efficacité des travaux de construction et de maintenance se déroulant dans les corridors ferroviaires en réduisant ou en éliminant les principaux facteurs de risque pour la sécurité dans l'interface train-travailleur et train-équipement.
Collisions aux passages à niveau	<ul style="list-style-type: none"> Les passages à niveau sont des points critiques d'interaction entre les trains, les piétons, les cyclistes et les automobilistes, nécessitant des mesures de sécurité accrues. Metrolinx continue d'avancer ses initiatives à l'échelle du système pour améliorer la sécurité des passages à niveau, y compris la mise à niveau de notre infrastructure de passage avec des signaux, des barrières et un éclairage modernisés.
Construction et interface publique	<ul style="list-style-type: none"> Établir des normes et des lignes directrices de sécurité en matière de construction complètes, garantissant des mesures de sécurité cohérentes dans tous les projets en conformité avec notre norme de construction et d'interface publique. Adopter une approche robuste en matière de sécurité lors des travaux de construction avec une surveillance et un suivi proactifs des risques, y compris des contrôles stricts pour les interfaces de construction avec le public aux stations, l'excavation près des trajets de transit actifs et les travaux de services publics, réduisant ainsi les occurrences de sécurité et les interruptions de service. Améliorer la communication et la formation pour promouvoir la sensibilisation du public et les meilleures pratiques en matière de sécurité, y compris des initiatives comme le Transport dans Votre Communauté (TIYC), où notre équipe d'engagement communautaire éduque les étudiants sur les passages à niveau, le TLR, le métro et la sécurité ferroviaire près des projets d'infrastructure. Metrolinx s'associe à des agences de transport en commun externes et à des parties prenantes pour promouvoir la sécurité ferroviaire et sensibiliser le public aux risques, par exemple lors de la Semaine de la sécurité ferroviaire. Collaborer avec des partenaires de livraison et des entrepreneurs pour maintenir les normes de sécurité et renforcer la responsabilité. Réaliser des audits et des inspections réguliers pour garantir le respect des directives de sécurité.

Risque	Aperçu général des mesures d'atténuation
Aspect stratégique	
<p>Le programme de transition PRESTO vise à passer à un système de billetterie entièrement basé sur des comptes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Metrolinx a établi un solide cadre de gouvernance et un bureau de programme de transition pour superviser la transition vers le nouveau modèle à fournisseurs multiples PRESTO, garantissant ainsi la responsabilité et des stratégies d'exécution claires. La transition privilégie une expérience client sans faille, avec des stratégies de gestion des risques proactives en place pour prévenir les perturbations et maintenir la continuité du service. Les efforts de réduction des risques comprennent le déploiement systématique par phases, l'assurance de la qualité et la surveillance de la performance des fournisseurs pour garantir une transition en douceur. L'engagement actif des parties prenantes demeure une priorité, avec une coordination continue entre les agences de transport en commun disposant de ressources intégrées dédiées, de nouveaux fournisseurs et de partenaires gouvernementaux pour garantir la préparation au changement et la continuité opérationnelle.
<p>Metrolinx pourrait ne pas réaliser tous les avantages des modèles de contrats progressifs utilisés sur certains de nos projets d'immobilisations en raison d'une familiarité limitée dans la chaîne d'approvisionnement ou en interne.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Des lancements stratégiquement échelonnés des principaux achats pour permettre aux soumissionnaires de planifier quels travaux poursuivre compte tenu des ressources limitées et de l'expérience nécessaire. Des campagnes de formation et de sensibilisation pour éduquer nos membres d'équipe intégrés sur les meilleures pratiques et pour développer les compétences et les capacités nécessaires pour guider et gérer efficacement la livraison du travail à travers des modèles de contrats progressifs. Tirer parti du rôle de l'évaluateur de valeur indépendant pour fournir un examen détaillé et un défi à l'approche de livraison et à son allocation de risques ainsi qu'à d'autres moteurs de coûts durant la phase de développement afin de s'assurer qu'un prix cible juste et raisonnable est convenu. Des équipes de livraison de projet intégrées qui possèdent l'expérience, les connaissances et les capacités nécessaires dans des modèles de contrat progressifs pour soutenir l'atteinte de nos résultats de projet et maximiser les avantages de ces modèles sur nos projets d'immobilisations.

	<ul style="list-style-type: none">• Des mesures de mise en œuvre sont en cours pour codifier les exigences de base nécessaires à un contrat collaboratif réussi. Ces caractéristiques sont :<ul style="list-style-type: none">○ Client engagé – Formation pour les cadres et les niveaux supérieurs afin d'assurer une supervision efficace des projets d'investissement.○ Contrat et administration – Améliorer la performance grâce à une administration contractuelle renforcée.○ Échange de données – Établissement d'une approche structurée axée sur des principes de transparence.○ Vision partagée – Définir les attentes et les modes de travail avec des chartes et des cadres comportementaux.
--	--

Indicateurs de rendement clés

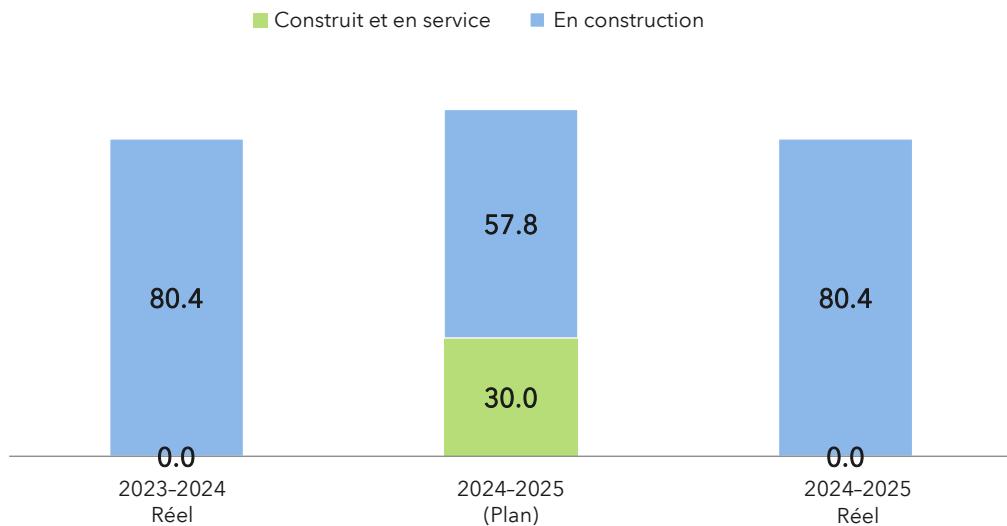
Les indicateurs clés de rendement (IRC) de notre entreprise mesurent notre rendement en matière de prestation de services, l'avancement de l'infrastructure d'immobilisations et offrent une vue d'ensemble du rendement de Metrolinx à nos parties prenantes, y compris le public et le ministère des Transports. Ces IRC sont rapportés par rapport aux cibles qui sont élaborées par le biais de la planification annuelle des affaires avec notre équipe de la haute direction, approuvées par notre conseil d'administration et présentées au MTO dans le cadre du processus budgétaire provincial.

Nouveaux corridors de transport rapide

L'IRC des nouveaux corridors de transport en commun rapide mesure le nombre de kilomètres de corridors de transport en commun rapide qui sont en construction, construits et en service.

À partir du 31 mars 2025, la longueur totale des corridors de transport en commun rapide en cours de construction est restée constante à 80,4 km, la même valeur que douze mois auparavant. Le Plan d'affaires 2024-2025 avait noté qu'en raison de problèmes de performance des entrepreneurs, l'entrée en service des TLR d'Eglinton Crosstown et de Finch West ne pouvait pas être prédit de manière fiable au moment de la publication, mais des dispositions avaient été prises pour commencer le service au cours de l'exercice 2024-2025 si les entrepreneurs respectifs étaient en mesure de démontrer que les lignes étaient sûres et fiables. Cela n'a pas été réalisé. Le plan d'affaires 2024-2025 prévoyait également que le contrat du tunnel avancé pour le prolongement vers le nord du métro Yonge commencerait à être construit à la fin de l'exercice financier, ce qui aurait ajouté 7,4 km à la longueur du transport en commun rapide en cours de construction. En fonction des commentaires des soumissionnaires, la DP pour ce contrat a été prolongée afin que des enquêtes géotechniques supplémentaires puissent être réalisées et que les soumissions des entrepreneurs soient ajustées en conséquence. En tant que tel, ce jalon est maintenant prévu pour être atteint au cours de l'exercice financier 2025-2026.

Longueur du réseau de transport en commun rapide (km)

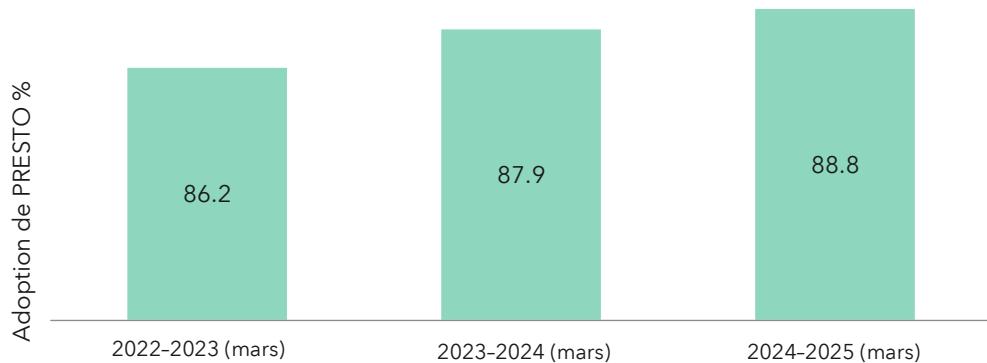


Adoption de PRESTO

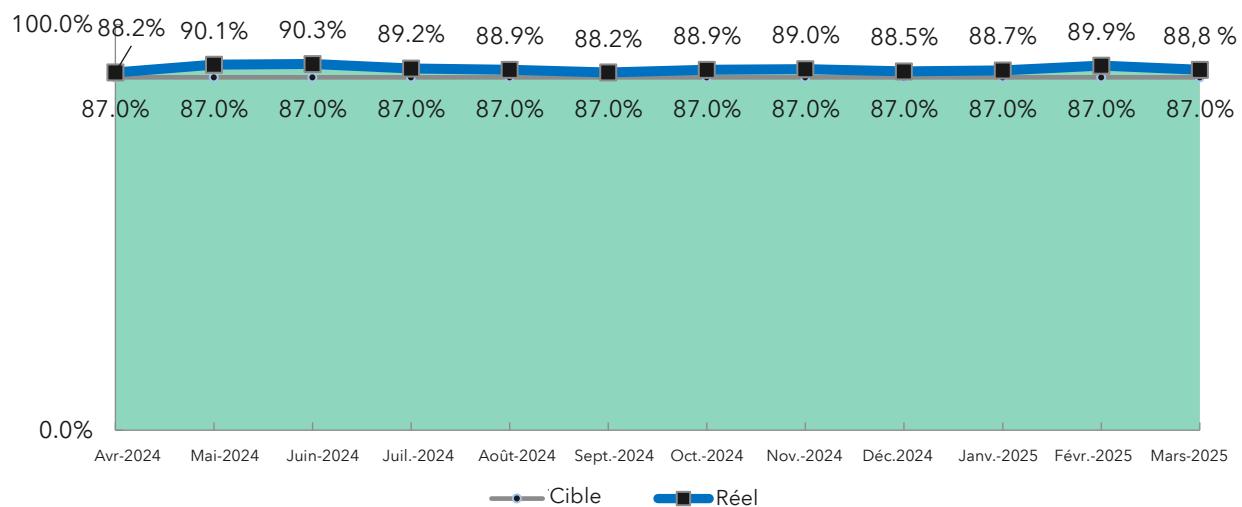
L'adoption de PRESTO permet de mesurer le pourcentage d'achalandage avec des tarifs traités par le système PRESTO. L'adoption de PRESTO parmi les agences de transport en commun partenaires a atteint un sommet de 90 %, contribuant à un score d'adoption de 88,8 % pour l'exercice 2024-2025, dépassant l'objectif de 87 % fixé au début de l'année. Cette performance représente une augmentation de 0,9 point de pourcentage par rapport à l'exercice fiscal précédent.

L'adoption a continué d'être forte tout au long de 2024-25, avec quatre agences de transport en commun atteignant des mois records, et toutes les agences de transport en commun, à l'exception d'une, dépassant 90 %. Les méthodes de paiement telles que le paiement sans contact, le portefeuille électronique et les TVM Sigma ont été des moteurs clés dans les tendances saines d'adoption observées.

Taux d'adoption de PRESTO par année (en pourcentage)



Tendance d'adoption de PRESTO en 2024-2025 (en pourcentage)

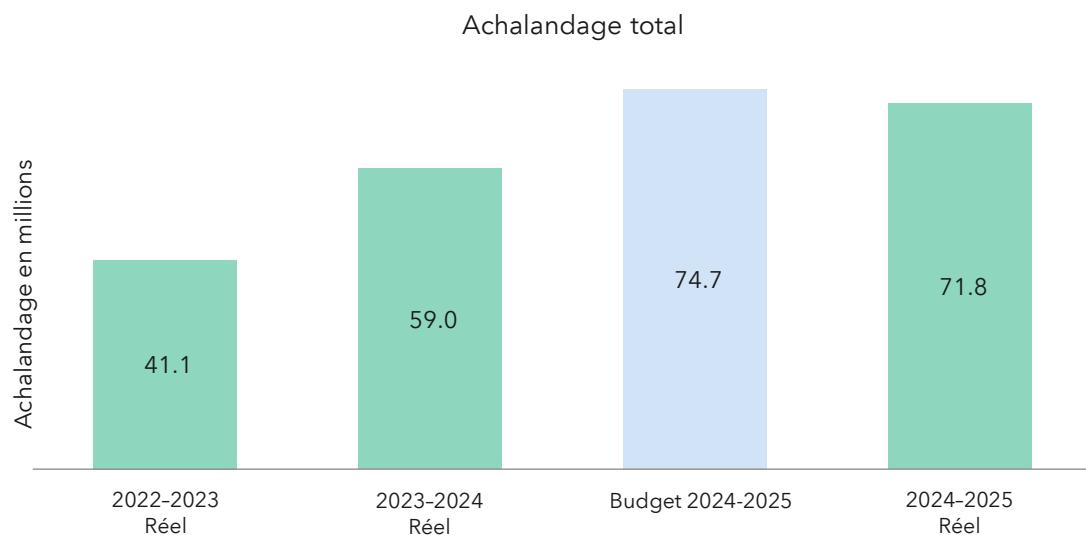


Achalandage

L'achalandage, mesuré comme l'utilisation des trains GO et UP Express et des autobus GO dans l'ensemble de la région, est calculé comme les embarquements en train plus les embarquements en autobus moins les transferts entre les trajets de train et d'autobus. En 2024-2025, l'achalandage total de Metrolinx était de 71,8 millions, démontrant une forte croissance continue d'une année à l'autre de 21,6 %. Ce résultat d'achalandage était de 2,9 millions (3,9 %) en dessous du budget, en raison d'une reprise de l'achalandage plus lente que prévu, d'un retour plus lent des déplacements des navetteurs et d'une diminution de l'achalandage découlant des maladies dans les communautés, qui s'est poursuivie en 2024-2025. Avant le début de cet exercice financier, Metrolinx a préparé un objectif révisé de fréquentation et de revenus de tarif pour 2024-2025 afin de tenir compte de cet affaiblissement. Depuis cette révision, tant l'achalandage que le revenu des titres de transport sont restés constamment en accord avec cet objectif.

Le trajet moyen effectué au cours de l'année (y compris les nouveaux trajets) a transporté 8,9 % de clients de plus que l'année précédente. Les zones de croissance se sont concentrées sur les nouveaux arrivants, la génération Z et les étudiants, ainsi que sur les navetteurs d'affaires, le tourisme et les voyages de loisirs émergeant comme un moteur clé de l'achalandage tout au long de l'année. Le service GO Transit toute la journée et le service fiable et fréquent de l'UP Express ont permis une flexibilité des horaires pour les clients. Les trajets d'autobus reliant des destinations clés et les tarifs étudiants ont également contribué à l'augmentation de l'achalandage.

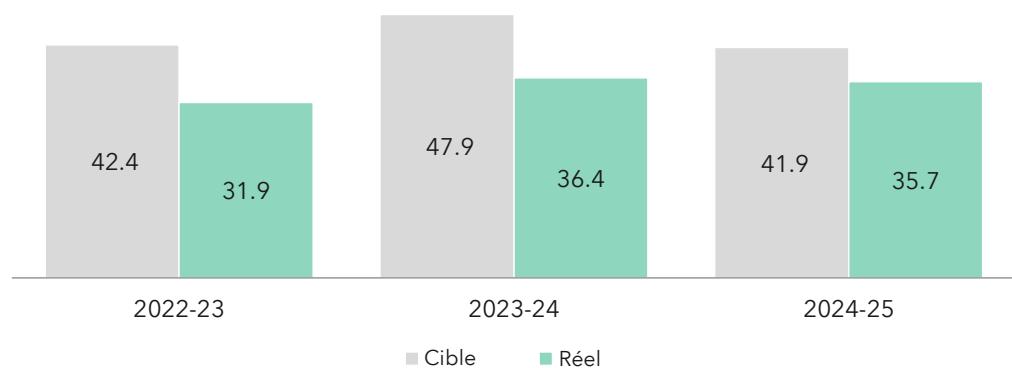
Des changements de service sont utilisés pour équilibrer la demande avec les contraintes opérationnelles afin de continuer à développer l'achalandage par trajet, et les mois d'été à venir représentent une occasion d'attirer de nouveaux clients nets au réseau GO.



Ratio de recouvrement des coûts

Le ratio de récupération des coûts (RRC) mesure le degré auquel les activités opérationnelles régulières sont autofinancées. Le RRC est calculé comme le ratio des recettes totales (avant le produit de la vente d'actifs du programme de communautés axées sur le transport en commun) aux dépenses totales (excluant les frais d'intérêt à long terme pour les projets d'immobilisations, les radiations, le rajustement des pensions, les frais de soumission associés à l'approvisionnement de projets d'immobilisations, ainsi que les recettes et dépenses de construction de tiers). Le ratio de recouvrement des coûts de 35,7 % a été inférieur à l'objectif de 41,9 %, principalement en raison d'une reprise de l'achalandage plus lente que prévu, d'un retour plus lent des déplacements des navetteurs et d'un achalandage atténué en raison des maladies dans la communauté. Metrolinx a fait face à des pressions émergentes au cours de l'année, qui comprenaient l'extension des contrats de services ferroviaires existants, des coûts de maintenance plus élevés pour les dispositifs PRESTO en raison des exigences du TTC, et des coûts plus élevés en raison de l'adoption et de l'utilisation accrues des paiements ouverts et des portefeuilles mobiles. Metrolinx a aidé à atténuer une partie des pressions en cours d'année en gérant les coûts grâce à des initiatives de plan d'amélioration commerciale et à des stratégies d'amélioration continue robustes, ce qui a entraîné des économies et des gains d'efficacité dans l'organisation.

Ratio de recouvrement des coûts (en pourcentage)

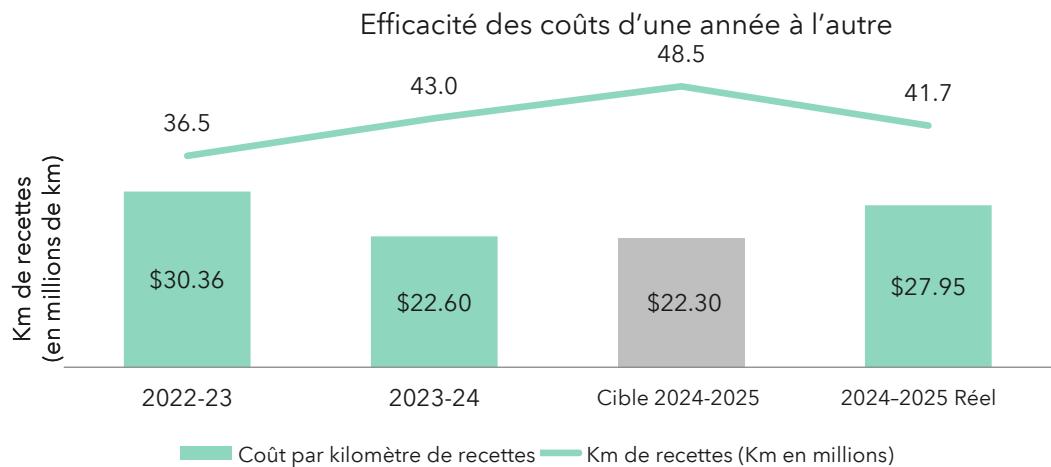


Remarque : Les revenus et les dépenses de construction de tiers ont été exclus du calcul du RRC. Les résultats des années précédentes ont été recalculés pour assurer la cohérence et la comparabilité.

Une analyse de la performance de Metrolinx par rapport aux fournisseurs de transport en commun régionaux similaires en Amérique du Nord indique que la performance du RRC de Metrolinx est comparable ou meilleure que celle d'agences similaires. De plus, la performance de Metrolinx est comparable à celle des grands systèmes municipaux et de métro, qui opèrent dans différents contextes géographiques et servent des démographies de clients et des types de trajet variés.

Coût par kilomètre de recette

Le coût par kilomètre de revenus pour les opérations (GO&UP) était étroitement aligné sur l'objectif budgétaire de fin d'année de 22,30 \$/km jusqu'en novembre 2024 avec un montant réel à ce jour de 20,70 \$/km. Une prolongation pour conserver les services de l'opérateur ferroviaire actuel était nécessaire, car le nouvel opérateur ferroviaire n'était pas prêt à commencer les services à la date prévue du 1er janvier 2025. L'extension du contrat pour l'opérateur actuel, associée aux coûts de rampe qui se chevauchent engagés pour l'opérateur entrant, a entraîné une augmentation des coûts globaux des activités ferroviaires pour le dernier trimestre de l'exercice fiscal. Cette transition prolongée a entraîné une augmentation globale du coût par kilomètre de revenus de 5,65 \$/km, le résultat à la fin de l'année étant de 27,95 \$/km. Cela était nécessaire, car l'atteinte des jalons de préparation critiques est essentielle pour garantir que les normes les plus élevées de sécurité et de fiabilité soient respectées avant que le nouveau fournisseur de contrat puisse assumer les responsabilités des services GO et UP.



Ponctualité

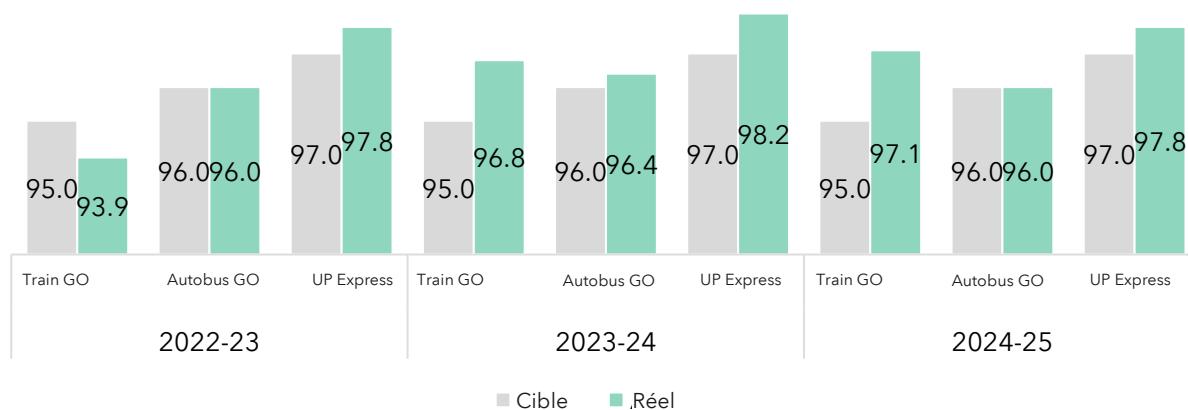
Les indicateurs de rendement clé (IRC) liés au respect de l'horaire sont une mesure de la ponctualité des services des trains GO, des autobus GO et d'UP Express. Étant donné que chaque offre de service est distincte, les indicateurs de respect de l'horaire sont calculés en utilisant des définitions spécifiques à chaque service. Pour le train GO, une arrivée à l'heure est définie comme atteignant la destination finale dans les cinq minutes suivant l'heure prévue pour les trajets de moins de 90 minutes, et dans les dix minutes pour les déplacements de plus de 90 minutes. Pour les autobus GO, la mesure est définie comme une arrivée dans les 15 minutes suivant l'heure prévue. La performance de l'UP Express est mesurée en fonction de l'arrivée dans les cinq minutes suivant le temps de trajet prévu, avec un temps de trajet programmé de 25 minutes entre la gare Union et l'aéroport Pearson de Toronto.

Au cours de la dernière année, la solide performance des services de GO Transit et d'UP Express a maintenu une base solide pour la satisfaction des clients grâce à une prestation de services fiable et cohérente. Ce succès est propulsé par un engagement envers la prise de décision éclairée par les données et la résolution de problèmes structurée. Les équipes interfonctionnelles appliquent des méthodologies LEAN pour identifier les causes profondes des retards et mettre en œuvre des actions correctives qui favorisent des améliorations continues.

Des outils de planification proactifs, y compris le Plan d'action en cas de conditions météorologiques extrêmes et les Périodes de contrôle spécial, ont amélioré la résilience opérationnelle pendant les périodes d'achalandage élevé et de conditions difficiles. Ces mesures ont été essentielles pour maintenir la fiabilité du service.

Des initiatives ciblées ont aidé à maintenir des niveaux élevés de ponctualité, y compris la mise en œuvre d'un régime de performance commerciale pour les équipes de train et l'entretien du parc ferroviaire, des améliorations aux processus de gestion des perturbations à bord, et une adoption plus large de pratiques opérationnelles normalisées sur le réseau.

Respect de l'horaire (en pourcentage)

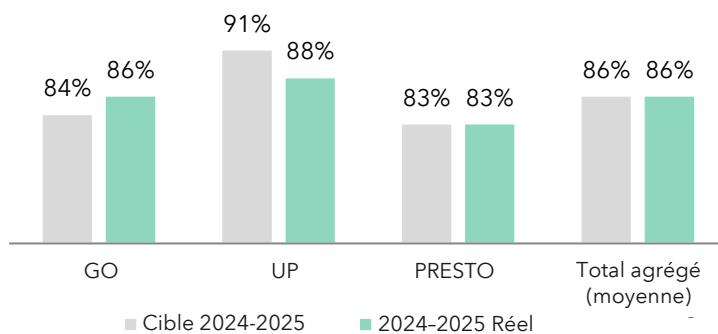


Satisfaction de la clientèle

Pour 2024-2025, GO Transit a continué d'améliorer l'expérience client en offrant un service sûr et fiable tout en augmentant la capacité, la fréquence et les options de voyage pour soutenir l'achalandage. La satisfaction des clients est définie comme le pourcentage de clients qui ont sélectionné soit un 7, 8, 9 ou 10 sur une échelle de 1 à 10 lorsqu'on leur a demandé d'évaluer leur satisfaction globale avec GO Transit, UP Express ou PRESTO.

Selon la marque, les clients sont invités à remplir un sondage en ligne par le biais de plusieurs canaux, y compris des invitations par courriel, des liens sur le site web, l'application mobile (PRESTO) et des dépliants postaux dans les stations (GO et UP Express).

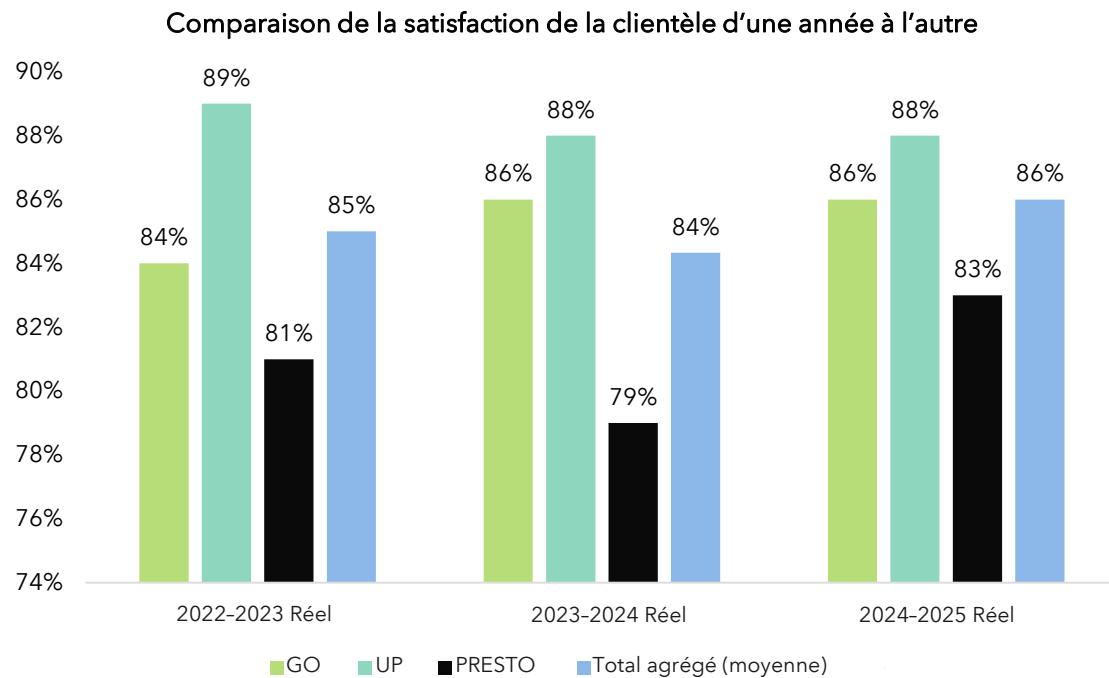
Notes de satisfaction de la clientèle



Le taux de satisfaction de la clientèle de GO Transit s'est conclu dans les cibles à 84 % en fin d'exercice, avec un taux de 86 % pour les trains GO et 89 % pour les autobus GO. Le taux de satisfaction de la clientèle d'UP Express a atteint en moyenne 88 %, par rapport à la cible de 91 %, reflétant une nette amélioration depuis le début de l'exercice. Malgré un hiver difficile et une augmentation des travaux de construction, Metrolinx a continué à donner la priorité à la sécurité et à offrir un service fiable et ponctuel.

Tout au long de l'année, Metrolinx a élargi ses services basés sur des événements et a soutenu avec succès des événements majeurs, y compris l'éclipse solaire, six concerts de Taylor Swift, les voyages de pointe pendant les vacances et des matchs sportifs. S'appuyant sur le succès passé, l'agence a exploité un service ferroviaire toute la nuit le soir du Nouvel An, ce qui était une première historique sur l'UP Express, sans incidents de sécurité signalés.

Pour réduire l'encombrement et améliorer la disponibilité des sièges pendant les périodes de pointe sur l'Union Pearson Express, Metrolinx a mis en œuvre une stratégie de migration pour transférer les navetteurs vers la ligne GO Kitchener. Grâce à un service supplémentaire sur la ligne de Kitchener, des communications ciblées et des ambassadeurs de marque sur place, 1 944 passagers ont été redirigés vers le GO Transit aux stations Bloor et gare de Weston pendant les heures de pointe du matin entre novembre 2024 et la fin de l'exercice fiscal.

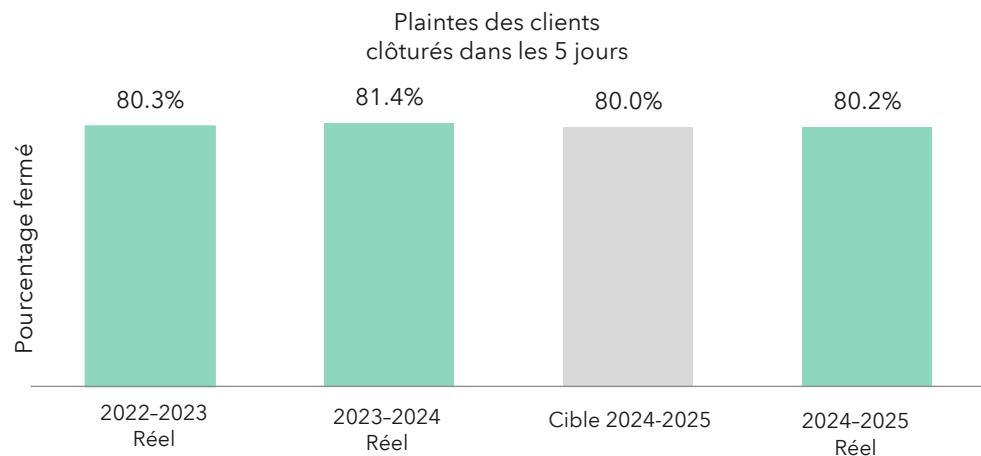


Le taux de satisfaction de la clientèle de PRESTO est mesuré par le biais d'un sondage approfondi semestriel, avec un suivi des progrès effectué tout au long de l'année grâce à un sondage mensuel Pulse. La MAM de PRESTO pour l'année en cours pour 2024-2025 était de 83 %, atteignant la cible de 83 %. Cette performance a été promue par des améliorations constantes de l'expérience client, soutenues par une moyenne de 38 améliorations ayant un impact sur les clients mises en œuvre chaque mois au cours de l'exercice financier. Le sentiment des clients a été renforcé tout au long de l'année, avec un intérêt notable pour l'expansion des fonctionnalités du portefeuille électronique, en particulier pour le Portefeuille Apple, à la suite du lancement de Google Wallet.

Pour maintenir et améliorer la performance, l'accent reste mis sur la résolution des problèmes de vitesse de traitement des transactions, qui figurent parmi les préoccupations persistantes exprimées par les clients alors qu'ils recherchent des mises à jour de compte en temps réel. Les efforts de transition vers des fonctions d'arrière-plan fondées sur le nuage, ainsi que les améliorations du site web et de l'application, et les améliorations du centre d'appels, devraient encore améliorer la réactivité du service au cours de l'année à venir.

Plaintes des clients GO/UP

Le centre d'appels GO/UP a atteint son objectif de service en résolvant 80,2 % des cas de clients dans un délai de cinq jours, sans qu'aucune autre action ne soit requise. Ce résultat maintient une performance conforme à l'objectif de 80 % fixé pour l'année. Bien que cela reflète une légère diminution par rapport au 81,4 % atteint en 2023-2024, cela a été réalisé malgré une augmentation de 10 % du volume des cas. Cette augmentation a été motivée par un achalandage plus élevé et une augmentation des commentaires et des plaintes des clients liés à l'élargissement des fermetures de voies et aux activités de construction liées aux améliorations des infrastructures. La capacité de l'équipe à maintenir sa performance dans ces conditions est attribuée à des initiatives d'amélioration continue ciblées et au développement des compétences de l'équipe. Ceci comprenait l'introduction de modèles de réponse standardisés, des processus rationalisés et des procédures de mise à jour – améliorant collectivement l'efficacité, la précision et la capacité globale de traitement des dossiers.



Taux de fréquence des accidents avec arrêt de travail

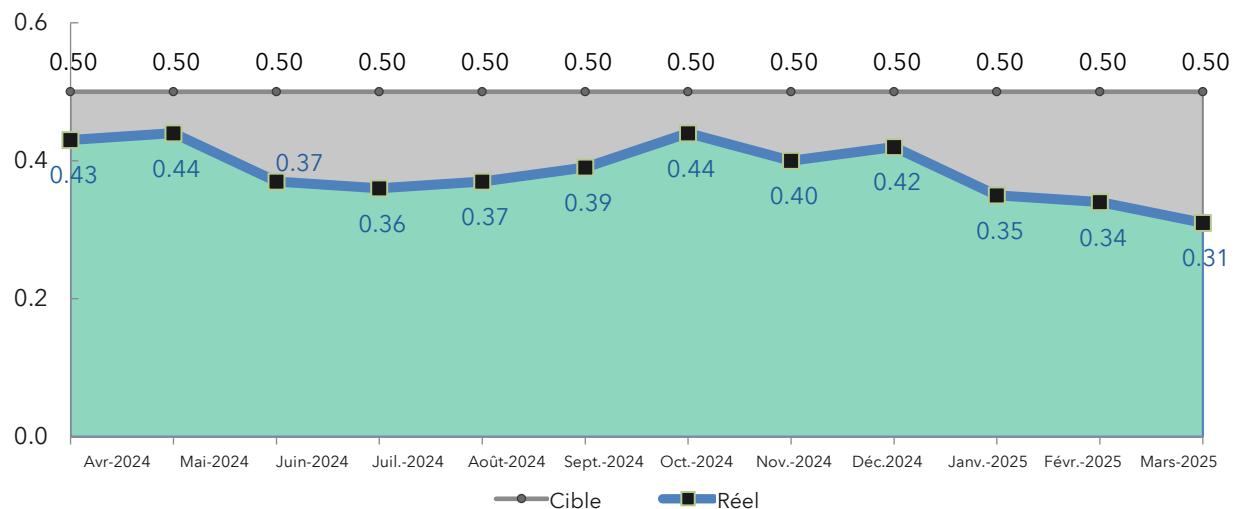
Une blessure entraînant une perte de temps (BPT) fait référence à toute blessure liée au travail qui empêche un employé d'exécuter ses tâches régulières et nécessite qu'il prenne du temps de congé. Le temps perdu peut varier d'un jour, de semaines, ou même de mois en fonction de la gravité de la blessure. Le taux de fréquence des blessures avec perte de temps (LTIFR) mesure le nombre de blessures avec perte de temps par 100 travailleurs basé sur 200 000 heures travaillées. En tant qu'indicateur retardé, le TFAPT reflète des incidents qui se sont déjà produits, offrant des aperçus sur l'efficacité des pratiques et décisions de sécurité passées plutôt que de prédire la performance future. La mesure de toutes les parties comprend les employés de Metrolinx et les entrepreneurs qui effectuent des travaux pour Metrolinx, y compris les activités ferroviaires, l'entretien des voies et les travaux de construction.

L'organisation continue de se concentrer sur les tendances et les interventions ciblées, ce qui a permis d'atteindre un TLIFR de 0,31 par rapport à l'objectif corporatif de 0,50 pour cet exercice pour les employés de Metrolinx, les entrepreneurs en construction et les entrepreneurs en ingénierie et en maintenance. Ceci est 38 % en dessous de l'objectif et représente une diminution de 26,2 % par rapport au TFAPT de 0,42 de l'exercice précédent. Cette amélioration a été largement promue par des efforts ciblés pour réduire les types de blessures les plus fréquents chez les employés, en particulier parmi les équipes de première ligne.

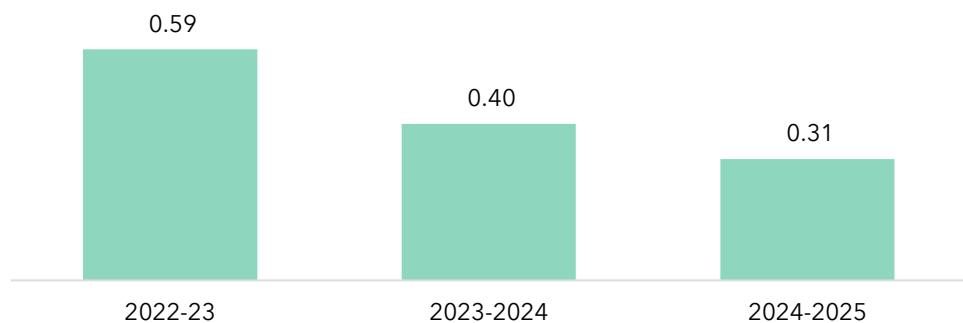
Bien que le TFAPT mensuel de toutes les parties ait fluctué tout au long de l'année, avec les taux les plus élevés enregistrés au cours du premier trimestre, la tendance générale a montré une amélioration par rapport à l'année précédente. Les causes les plus courantes des TLT continuaient d'être des blessures causées par des coups ou des chocs contre des objets, ainsi que des glissades, des trajets et des chutes, en particulier pendant l'hiver.

Pour faire face à ces risques, l'organisation a mis en œuvre plusieurs stratégies préventives, y compris des campagnes de sécurité ciblées sur la marche en toute sécurité, la prévention des glissades et des chutes, la manipulation manuelle appropriée et l'élimination des déchets, ainsi que la promotion de pratiques ergonomiques, soutenant la réduction des blessures dans tous les domaines d'activité.

TFAPT de toutes les parties - Moyenne mobile sur 12 mois



TFAPT de toutes les parties d'une année à l'autre



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

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 influer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.



Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long 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
Dette 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)

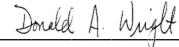
Engagements (note 20)

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)
	\$	\$
Produits		[note 3 a)]
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
	<hr/>	<hr/>
	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
	<hr/>	<hr/>
	3 158 732	3 143 181
Excédent des charges sur les produits	<hr/>	<hr/>
	(9 208)	(38 015)

Metrolinx

État de l'évolution de l'actif net

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

					2025	2024
	Investis en immobi- lisations \$ (note 18)	Investis dans le bail à long terme \$ (note 11)	Actifs nets grevés d'une affectation \$ (note 19)	Insuffisance des actifs nets non grevés d'une affectation \$	Total \$	Total \$ [note 3 a])
Solde à l'ouverture	5 381 697	24 937	26 332	(215 680)	5 217 286	4 721 033
Excédent des charges sur les produits	-	-	-	(9 208)	(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	-	-	-	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)	6 244 874	5 217 286

Metrolinx

État des flux de trésorerie

Pour l'exercice clos le 31 mars 2025

(en milliers de dollars)

	2025	2024 (montants retraités)
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux		[note 3 a])
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 recharge 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 grecée 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

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

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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
Dette 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 spéulation, 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 grecée 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.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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
	\$	\$	\$
<u>État de la situation financière</u>			
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.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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
	<hr/>	<hr/>
	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
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	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 Crédits et autres montants à recevoir

Les crédits 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 crédits	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

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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 Crosslink 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 trousses 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

	Coût \$	Amortissement cumulé \$	2025		2024	
			Montant net \$	Montant net \$	Montant net \$	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.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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 retraités)
	\$	\$ [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.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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)
<hr/>		
Situation de capitalisation – déficit du régime	49 233	52 005
Gain actuariel net non amorti	3 418	9 060
<hr/>		
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)
<hr/>		
Obligation au titre des prestations définies à la clôture	56 551	57 536

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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 actuel	(5 961)	(4 567)
	<hr/>	<hr/>
	(3 413)	(2 047)

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	<hr/>	<hr/>
	164 607	166 108

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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 CSPAAT	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 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	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.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(en milliers de dollars)

18 Actifs nets investis en immobilisations

	2025	2024 (montants retraités)
	\$	\$ [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)
	<hr/>	<hr/>
	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
	<hr/>	<hr/>
	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	<u>568 558</u>
	<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.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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 \$
Prolongement vers l'ouest de Lakeshore	487 865	244 932	242 933	56 993	42 909	42 909	42 909	42 909
Whitby	921 794	431 441	490 353	18 454	18 668	19 046	19 462	19 978
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
Eglinton	10 491 677	5 027 295	5 464 382	1 014 410	149 004	146 877	149 004	146 877
Finch	2 920 221	891 181	2 029 040	831 065	34 276	34 287	34 351	34 756
Ligne Ontario	15 387 998	1 408 540	13 979 458	1 391 418	885 940	914 872	914 872	2 144 530
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 indemnités 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

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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, inexplicables 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.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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 encontre. La durée de l'indemnisation n'est pas explicitement définie, mais elle se limite à la période au cours de laquelle la partie indemnisée a agi à titre de fiduciaire, d'administrateur ou de dirigeant de Metrolinx. Le montant maximal qu'il pourrait être nécessaire de payer à cet égard ne peut être estimé de façon raisonnable.

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

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

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.

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2025

(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.

Annexe

Objectifs stratégiques et rapport d'étape 2023-2024

TOUT LE MONDE EN SÉCURITÉ	
Objectif stratégique (OS)	Situation à la fin de l'exercice 2024-2025 et commentaires sur les résultats
OS 1. Atteindre un taux de fréquence des accidents avec perte de travail (TFAPT) pour toutes les parties de 0,5 par 200 000 heures travaillées.	Metrolinx a atteint l'objectif TFAPT pour toutes les parties, concluant l'exercice financier à 0,31 pour 200 000 heures travaillées. Le TFAPT pour les employés de Metrolinx a contribué à la performance globale de toutes les parties, et la réduction est attribuée en partie à diverses activités interdivisionnelles, y compris la formation, l'amélioration des tâches de travail modifiées et des campagnes de sensibilisation à la sécurité ciblant les facteurs de blessures fréquentes.
OS 2. Réduire les incidents de menaces et de violence contre les employés et les clients de Metrolinx à moins de 11,5 incidents par million de trajets de clients.	Les incidents de menaces et de violences contre les employés et les clients de Metrolinx sont restés en dessous de l'objectif de 11,5 incidents par million de trajets clients tout au long de l'exercice financier, se terminant à 7,44 par million de trajets clients.
OS 3. Réduire de 50 % les violations des règles et des procédures pour les opérations et l'entretien ferroviaires et de flotte à 78, les travaux de construction et l'entretien ferroviaires à 17, et la protection des voies à 8.	La réduction des violations de règles et de procédures pour la protection des voies, les opérations ferroviaires et de flotte ainsi que les travaux de construction et d'entretien n'a pas atteint l'objectif organisationnel. En conclusion de l'exercice financier, les infractions aux règles et aux procédures ont été de 102 pour les opérations ferroviaires et de flotte, 42 pour les travaux de construction et l'entretien des voies ferrées, et 10 pour la protection des voies. Pour y remédier, Metrolinx met en œuvre des stratégies ciblées pour réduire le risque de violations du CROR en allégeant la charge de travail de l'équipage de train et en permettant une meilleure concentration sur le respect des règles et des procédures opérationnelles.
OS 4. Mettre en œuvre un changement significatif dans 50 % des travaux réalisés afin d'améliorer la planification et la réalisation sécuritaires des travaux dans les corridors ferroviaires.	Un score de 57 % a été obtenu, montrant une amélioration des projets globaux.

PERSONNES MOBILISÉES	
Objectif stratégique (OS)	Situation à la fin de l'exercice 2024-2025 et commentaires sur les résultats
OS 5. Aider notre personnel et atteindre une cote de 80 % pour la mobilisation des employés.	Atteint une cote de 82 % pour la mobilisation des employés, dépassant l'objectif stratégique de 80 %.
OS 6. Bâtir une culture équitable et inclusive et atteindre un indice d'inclusion de 79 %, avec des femmes occupant des postes de gestionnaires principaux et au-delà à un minimum de 41 % et 39 % chez Metrolinx.	A atteint un indice d'inclusion de 83 %, dépassant l'objectif stratégique de 79 %. L'équilibre entre les sexes chez Metrolinx a été atteint à 39 % et à 41,5 % pour les gestionnaires principaux et supérieurs.
OS 7. Réaliser au moins deux visites d'engagement en matière de sécurité (SET), une visite d'engagement communautaire (CET) et une visite d'engagement de satisfaction client (CSET) par directeur et niveau hiérarchique supérieur, annuellement.	Le taux de conformité cumulatif SET, CSET et CET s'est établi à 100 %, atteignant ainsi l'objectif annuel.
OS 8. Chaque division doit identifier et mettre en œuvre un minimum de trois améliorations prioritaires des processus de travail en utilisant des outils LEAN.	Tous les 36 projets SO 8, avec trois projets par division, ont été clôturés avec succès dans l'application d'Amélioration continue (CI) pour marquer leur achèvement. Tous les projets ont subi une validation approfondie, garantissant que la mise en œuvre appropriée a été réalisée. Nous avons confirmé que les avantages attendus ont été réalisés et documentés avec des A3 et des artefacts de projet de soutien.

PARTENAIRE DE CONFIANCE	
Objectif stratégique (OS)	Situation à la fin de l'exercice 2024-2025 et commentaires sur les résultats
SO 9. Gérer nos projets dans les délais et dans les limites du budget, à moins de 10 % des dépenses en capital prévues pour 2024-2025.	<p>Les chiffres réels de fin d'année pour 2024-2025 sont de 10,146 millions de dollars, soit en dehors des cibles avec une variance de 25 % par rapport aux prévisions budgétaires de 8,096 millions de dollars.</p> <p>Les programmes individuels présentent des variations ; dans l'ensemble, Metrolinx dépasse l'objectif. Les dépenses pour les extensions de GO et l'expansion de GO, qui étaient en retard par rapport aux prévisions, ont été compensées par des dépenses en avance sur le rythme pour les métros et les TLR.</p>
OS 10. Atteindre 14 jalons importants dans le transport en commun rapide et 14 dans l'Expansion de GO d'ici la fin de l'exercice tout en réduisant les répercussions sur les clients et la communauté.	<p>Pour 2024-2025, 13 des 14 jalons clés qui avaient été identifiés dans le programme d'expansion de GO ont été complétés d'ici la fin de l'exercice. Dix des 14 jalons clés qui ont été identifiés dans les projets de transport en commun rapide ont été complétés d'ici la fin de l'exercice financier. Les jalons incomplets étaient en grande partie attribuables à des problèmes de performance avec les entrepreneurs de transport léger sur rail.</p>
OS 11. Augmenter l'achalandage à 68,1 M et atteindre notre objectif total d'exploitation P&L de 1 194,1 M\$, des revenus de 801,6 M\$ et gérer les dépenses à 1 995,7 M\$.	<p>L'exigence totale de fonctionnement pour Metrolinx était de 1 258,4 millions de dollars, soit une différence défavorable de 64,3 millions de dollars par rapport à l'objectif de 1 194,1 millions de dollars.</p> <p>L'achalandage était de 71,8 millions, ce qui était supérieur à l'objectif de 68,1 millions et représentait une reprise globale de 94,1 % par rapport à l'achalandage pré-COVID de 76,3 millions en 2019-2020.</p> <p>Les revenus totaux, y compris les produits de la vente d'actifs, s'élevaient à 758,9 millions de dollars, inférieurs à l'objectif de 42,7 millions de dollars, principalement en raison d'un partenariat en espèces plus faible, d'opportunités de revenus non tarifaires qui ont été annulées, et d'une</p>

	<p>baisse des revenus publicitaires et des produits de la vente d'actifs. Les revenus des titres de transport ont dépassé l'objectif de 1,0 million de dollars.</p> <p>Les dépenses d'exploitation totales se sont élevées à 2 017,3 millions de dollars, soit une augmentation de 21,6 millions de dollars par rapport à l'objectif, principalement en raison des pressions en cours pour prolonger le contrat des services ferroviaires, des coûts de maintenance préventive plus élevés pour les dispositifs PRESTO résultant des exigences supplémentaires de la x4TTC/x4, ainsi que des coûts logiciels, de licences et financiers plus élevés dus à l'adoption et à l'utilisation accrues du paiement ouvert et du portefeuille mobile. Les pressions ont été partiellement compensées par des coûts d'intérêt P3 et de mise en service inférieurs en raison du retard dans l'achèvement substantiel des TLR, ainsi que par des frais d'appel d'offres réduits.</p>
OS 12. Mettez en œuvre le système de gestion environnementale de l'entreprise pour augmenter la diversion des déchets de 100 tonnes métriques à 111 tonnes métriques de déchets détournés par mois. Réduire les émissions de GES pour les opérations et les installations ferroviaires et de bus à un objectif de 27,1 tonnes d'équivalent en dioxyde de carbone (tCO ₂ e) par million de kilomètres en sièges payants.	Le système de gestion environnementale de l'entreprise a été mis en œuvre. Le critère de diversion des déchets a dépassé l'objectif organisationnel, avec un total de 1 653,5 tonnes métriques détournées au cours de l'exercice financier. Les émissions de GES ont été réduites et ont atteint 21,8 tCO ₂ e/MRSK, contre l'objectif de fin d'année de 27,1 tCO ₂ e/MRSK.

T SATISFAIT	
Objectif stratégique (OS)	Situation à la fin de l'exercice 2024-2025 et commentaires sur les résultats
OS 13. Maintenir notre impression positive auprès des résidents clients à incidence élevée à 49 % et améliorer la sensibilisation parmi les résidents clients à faible incidence à 49 %.	Positive Impression a clôturé l'exercice financier avec un taux de 51 %, maintenant une performance au-dessus de l'objectif annuel de 49 %. La mesure est restée stable tout au long de l'année, renforçant sa valeur en tant que baromètre fiable des perceptions des résidents à fort impact concernant Metrolinx. En revanche, la sensibilisation est restée en dessous de l'objectif pendant la majeure partie de l'année et a terminé à 41 %.
OS 14. Réaliser une transition fluide et ponctuelle des Activités ferroviaires et de l'entretien de la flotte vers ONxpress Operations Inc. (OOI) d'ici décembre 2024.	OOI a reçu le contrat pour prendre en charge l'exploitation et l'entretien du réseau ferroviaire GO et de l'UP Express à compter du 1er janvier 2025. Bien que les deux équipes aient travaillé en étroite collaboration vers cet objectif, les parties travaillent à un règlement amiable pour mettre fin au partenariat.
OS 15. Assurer un rendement en matière de ponctualité de la moyenne annuelle mobile de 95 % pour les services ferroviaires de GO, de 96 % pour les services d'autobus de GO, de 97 % pour UP, ainsi qu'une disponibilité des équipements de paiement de 99,7 % et une adoption de 87 % pour PRESTO.	Les services de train GO, d'autobus GO et d'UP Express ont atteint les objectifs organisationnels de respect de l'horaire. Les services ferroviaires de GO ont dépassé la cible avec 97,1 % par rapport à la cible de 95 %. Le service Autobus GO a obtenu 96,0 % par rapport à la cible de 96 %, et UP Express a atteint la cible de 97 %, atteignant 97,8 %. La cible de disponibilité de l'équipement de paiement PRESTO de 99,7 % a été dépassée à la fois pour les appareils de paiement PRESTO (99,89 %) et les kiosques PRESTO à travers le réseau (99,81 %). L'adoption de PRESTO a atteint 88,8 %, dépassant l'objectif de 87 %.
OS 16. Atteindre un taux de satisfaction client de 84 % pour GO Transit, 91 % pour UP Express et 83 % pour PRESTO afin d'obtenir un total de 86 %.	En conclusion de l'exercice financier, le taux de satisfaction de la clientèle du réseau GO Transit a atteint 86 % et celui du réseau UP Express a atteint 88 %. L'objectif de 83 % pour la satisfaction des clients PRESTO a été atteint à 83 %. Le score de service à la clientèle agrégé cible a été atteint à 86 %.