



Bureau du président
Donald A. Wright
chair@metrolinx.com
(416) 202-5906

Lundi 30 juillet 2020

L'honorable Caroline Mulroney
Ministre des Transports
777, rue Bay, 5^e étage
Toronto (Ontario)
M7A 1Z8

Madame la Ministre,

Objet : Rapport annuel de 2019-2019 de Metrolinx

Je suis heureux de vous présenter le rapport annuel de 2019-2020 de Metrolinx.

Le rapport donne un aperçu du rendement de l'agence au cours de l'exercice financier. Les faits saillants importants comprennent le rendement financier et les mises à jour sur la construction, y compris l'expansion de GO, les projets de transport en commun rapide et les travaux d'amélioration des immobilisations dans la région. Le rapport examine également l'expansion du service, l'adoption de PRESTO et l'intégration des tarifs.

L'exercice financier de 2019-2020 a été touché par la pandémie de la COVID-19, en particulier nos objectifs de revenus et de nombre de passagers pour le mois de mars. L'agilité et la résilience de l'agence ont été mises au premier plan, car le lancement de nos plans de continuité des activités et notre réaction rapide nous ont permis de réorienter nos opérations afin que nous puissions garder les autobus et les trains en service pour les clients, surtout ceux qui sont en première ligne.

Metrolinx continue de jouer un rôle essentiel dans l'intégration et le développement économique de la région élargie du Golden Horseshoe, et nous comptons sur le soutien continu du gouvernement de l'Ontario, par l'entremise du ministère des Transports.

Meilleures salutations,

A handwritten signature in dark ink that reads 'Donald A. Wright'.

Donald A. Wright
Président

Rapport annuel

2019-20

Table des matières

Reconnaissance des territoires.....	3
Message du président du Conseil	4
Message du chef de la direction	5
Vision, Mission, Valeurs et Mandat.....	8
Introduction.....	9
Faits saillants financiers et rapport sur le plan des activités	10
Rapport sur les activités non financières	11
Gouvernance.....	33
Rapport de gestion.....	35
États financiers	54
Annexe A - Rapport sur les objectifs stratégiques de 2019-20.....	84
Annexe B - Rapport GRI de Metrolinx	97

Reconnaissance des territoires

Prenons un moment pour reconnaître que nous sommes sur le territoire traditionnel de nombreuses nations. En particulier, les Mississaugas du Crédit, les Anishnabeg, les Haudenosaunee et les Wendats. Nous reconnaissons que Metrolinx intervient sur ses territoires et a la responsabilité de travailler avec les gardiens originaux de ce territoire et les nombreux peuples autochtones qui y vivent aujourd'hui.

Message du président du Conseil

Metrolinx continue de jouer un rôle essentiel dans l'intégration et le développement économique de la région élargie du Golden Horseshoe. L'exercice financier de 2019-2020 a apporté encore plus de clarté au rôle de l'agence alors que nous avons accepté la responsabilité d'exécuter le programme de métro de la province et que nous avons affiné notre mandat de réaliser les investissements en capital qui mèneront à la réalisation du plan de transport régional pour 2041.

La résilience du service de Metrolinx à ses clients dans la région, sa mise en œuvre de projets d'immobilisations, les plans d'intervention d'urgence ainsi que la souplesse et l'engagement de l'ensemble de la direction et du personnel ont été mis en évidence au cours du dernier trimestre de l'exercice lorsque la COVID-19 a été déclarée comme une pandémie mondiale.

L'équipe de Metrolinx a excellé pour maintenir nos services opérationnels pour nos clients et en particulier pour les travailleurs essentiels de la région qui dépendaient de nous pour les amener à leur travail, et de nouveau à la maison dans leur famille.

Malgré l'impact de la pandémie sur le nombre de passagers et les objectifs en matière de recettes, nous avons atteint bon nombre des objectifs que nous avons établis au début de l'exercice financier, particulièrement en ce qui concerne l'expansion des services, l'adoption de PRESTO, l'harmonisation des tarifs et les travaux d'immobilisations. Nous avons dépensé un peu moins de 3,4 milliards de dollars pour des projets de construction, y compris des projets d'expansion de GO et de transport en commun rapide, ainsi que des travaux d'amélioration des immobilisations dans toute la région.

Notre concentration sur l'établissement de partenariats solides est essentielle au travail que nous faisons dans la région. En février 2020, le conseil d'administration a approuvé le cadre de priorisation, qui a été élaboré en collaboration avec les municipalités pour évaluer les projets de réseau de transport en commun rapide et fréquent (RTCFR) non financés – en particulier pour déterminer les avantages, la planification de l'état de préparation et la contribution au réseau de transport en commun de la région.

Dans le cadre de notre planification pour l'exercice financier de l'année prochaine, l'accent sera mis sur l'adaptation de nos activités afin de gérer les changements continus apportés par la COVID-19. Les efforts d'amélioration et de reprise des activités sont des domaines clés de la planification, d'autant plus que de nombreux clients reprennent leurs activités normales et auront besoin d'avoir confiance dans les services de transport en commun de Metrolinx – un défi que, je suis convaincu, l'équipe saura relever.

Message du chef de la direction

L'exercice financier de 2019-2020 s'est avéré très important à bien des égards pour Metrolinx. En plus des avancements significatifs réalisés dans l'expansion de nos services, l'atteinte des jalons clés de notre programme des communautés axées sur le transport en commun et l'avancement important de nos projets d'immobilisations existants, la province a élargi notre programme d'immobilisations en nous confiant la réalisation du programme de métro.

Bien que le programme de métro ait exigé que Metrolinx renforce rapidement sa capacité de mener à bien ce programme, les efforts commencent à être payants. Nous avons publié avec succès l'analyse de rentabilité initiale de la ligne Ontario, l'analyse de rentabilité de conception préliminaire du prolongement de la ligne de métro de Scarborough, l'analyse de rentabilité initiale du prolongement vers l'ouest de la ligne d'Eglinton Crosstown, et nous avons réalisé des progrès importants dans l'analyse de rentabilité initiale du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge, qui sera publiée dans l'exercice financier de 2020-2021. En partenariat avec Infrastructure Ontario, Metrolinx a réussi à clore les demandes de qualification pour l'aménagement de tunnels pour les deux prolongements de Scarborough et d'Eglinton.

Metrolinx a également réalisé des progrès importants avec les premiers travaux de mise en route du TLR de Hurontario et du TLR de Finch West avec des travaux importants à la gare de Finch, la réhabilitation du pont au-dessus de l'autoroute 400 et les travaux d'installation de maintenance et de remisage. Bien que le projet de TLR d'Eglinton Crosstown ait été reporté en 2022, le projet a réalisé des progrès importants depuis notre règlement commercial de 2018, y compris l'extraction des tunneliers et plus de 50 pour cent des travaux de voie ferrée sont maintenant terminés. Le programme d'expansion de GO continue de progresser dans ses projets de travaux préliminaires alors que nous nous efforçons de finaliser notre approvisionnement Oncorr, qui rapportera 2,60 \$ en avantages pour chaque dollar investi dans la région.

Notre profil des communautés axées sur le transport en commun a considérablement augmenté au cours de l'année écoulée avec la conclusion de l'affaire sur une nouvelle gare GO de Woodbine, l'exécution d'un accord exécutoire pour une gare GO de Mimico améliorée et intégrée, et un certain nombre d'autres affaires qui progressent bien.

Les réalisations du programme d'immobilisations ne peuvent pas être surestimées face à un secteur des infrastructures qui est de plus en plus réticent à prendre des risques et qui fait face à des problèmes de capacité, y compris de pénurie de main-d'œuvre qualifiée.

Même avec tous les projets passionnants en cours dans notre région, les clients existants et potentiels n'ont pas besoin d'attendre une expérience améliorée sur notre réseau. L'augmentation des services est restée une priorité pour Metrolinx. Plus de

Message du chef de la direction

services en période de pointe et dans les deux sens en soirée ont été ajoutés à la ligne de Kitchener, alors que des services ferroviaires pendant le week-end ont été mise en place sur la ligne de Stouffville. Nous avons également augmenté les services aux heures de pointe, dans les deux sens le week-end et introduit un nouveau service express tard en soirée sur les lignes de Lakeshore. Entre-temps, nous continuons d'élargir le service sur les lignes de Richmond Hill, de Barrie et de Milton et de chercher de nouvelles possibilités pour toutes les lignes, tout en réduisant au minimum le besoin de nouvelles infrastructures. C'est une approche pragmatique qui apporte plus de services à notre région dans le respect de l'argent des contribuables.

L'année 2019-2020 a été une année importante pour PRESTO, car elle a atteint un degré de disponibilité de l'équipement de 99,5 pour cent, près d'un million de téléchargements de la nouvelle application et une réduction des exigences de charge minimale. Le dossier PRESTO deviendra encore plus intéressant au cours de l'année à venir, puisque nous envisageons de lancer un projet pilote de paiement ouvert, qui transformera la façon dont les gens paient leurs tarifs.

L'exercice financier s'est terminé de façon sans précédent avec le début de la pandémie de la COVID-19, qui a réduit le nombre de nos passagers de plus de 90 pour cent, ce qui a eu une incidence sur la façon dont nous fonctionnons, dont les gens travaillent et qui a exercé une pression réelle sur nos bilans.

Je suis fier de la façon dont notre équipe a réagi à cette crise mondiale en unissant ses efforts non seulement pour assurer la sécurité de nos clients et de nos collègues, mais aussi pour aider l'effort provincial dans son ensemble. Metrolinx a été en mesure de faire don de 12 000 masques N-95 et de 6 000 filtres aux travailleurs de la santé de première ligne, de transformer certains de nos parcs-o-bus en aires de repos pour les camionneurs et de transformer nos panneaux publicitaires en publicité pour la santé publique. « L'esprit d'entraide de l'Ontario » est bien actif à Metrolinx.

Notre réaction à cette crise a été fructueuse en raison de notre culture de sécurité. Nous avons considérablement réduits notre taux de fréquence des accidents avec perte de travail (TFAPT) et des violations opérationnelles des trains de banlieue. Nous continuons d'inculquer cette culture de la sécurité à nos entrepreneurs externes. Dans un monde qui sort de la COVID-19, la santé et la sécurité seront encore plus mises en avant que par le passé. « Destination sécurité. Sans arrêt. » est plus qu'un slogan chez Metrolinx, c'est l'essence de notre travail quotidien au service de nos clients dans toute la région.

L'année 2020-2021 sera sans aucun doute une année de transformation et nous mettons en œuvre des plans d'amélioration des activités pour améliorer la façon dont nous fournissons les services de manière plus efficace et plus sécuritaire, afin de s'assurer que Metrolinx est une partenaire de confiance avec notre communauté alors que la vie commence à revenir à un état plus normal.

Message du chef de la direction

J'ai hâte de connaître encore plus de succès au cours de la prochaine année et je tiens à remercier chaque client et chaque employé de Metrolinx d'avoir relevé le défi en cette période unique. Je suis vraiment fier du succès que nous avons connu au cours de l'année passée et je sais que le meilleur reste à venir.

Restez en sécurité et en bonne santé.

Vision, Mission, Valeurs et Mandat

NOTRE VISION

Nous rapprochons nos communautés.

NOTRE MISSION

Vous menez à destination plus efficacement, rapidement, facilement.

NOS VALEURS

Servir avec passion.

Aller de l'avant.

Travailler en équipe.

NOTRE MANDAT

Metrolinx est une agence du gouvernement de l'Ontario, établie en vertu de la Loi de 2006 sur Metrolinx (« la Loi »). La Loi donne à Metrolinx le mandat de coordonner, de planifier, de financer, d'élaborer et de mettre en œuvre un réseau de transport en commun intégré dans la région élargie du Golden Horseshoe (RÉGH), conformément aux plans de croissance applicables et aux politiques et plans de transport provinciaux. Metrolinx est responsable de l'exploitation du réseau de transport en commun régional.

La mission de l'entreprise est d'assurer la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun intégré qui relie les gens, améliore leur qualité de vie et assure le développement durable ainsi que la prospérité de nos communautés.

Introduction

De la continuité des activités à la résilience opérationnelle

Metrolinx a dû se préparer à un événement de santé publique sans précédent en janvier 2020 avec l'épidémie mondiale de COVID-19. La première réponse de l'entreprise à la pandémie et le lancement de plans de continuité des activités dans toutes les unités opérationnelles nous ont préparés à faire face à l'incertitude, tout en gardant la sécurité de nos clients et de nos employés à l'esprit.

Nous continuons de jouer un rôle clé dans la réalisation de nouveaux projets historiques visant à élargir l'infrastructure de transport en commun de l'Ontario, en s'efforçant de répondre aux besoins de l'ensemble de la région élargie du Golden Horseshoe (RÉGH).

En avril 2019, nous avons annoncé la plus grande expansion de l'histoire du métro de Toronto avec la ligne Ontario, le prolongement de la ligne de Yonge North, le prolongement de la ligne de Scarborough et le prolongement de la ligne d'Eglinton West.

L'expansion de GO a poursuivi les travaux dans l'ensemble du réseau GO, comme le remplacement de ponts, les sauts-de-mouton, l'excavation de tunnels et l'installation de nouvelles voies ferrées; et l'achèvement d'une nouvelle installation de remisage et de maintenance des rails qui offrira un service de transport ferroviaire plus rapide et plus pratique dans toute la région.

Nous avons également travaillé en vue d'améliorer le service pour nos clients en offrant de nouveaux programmes, des promotions et des augmentations de service.

Alors que nous approchions de la fin de l'exercice financier et que la pandémie a frappé l'Ontario, notre principal objectif a été de maintenir un service de transport en commun essentiel pour ceux qui doivent se déplacer dans la région. Nous avons commencé à examiner des stratégies à plus long terme pour répondre en toute sécurité aux besoins de la région en matière de transport en commun pendant la période de rétablissement.

Faits saillants financiers et rapport sur le plan des activités

Pour l'exercice 2019-2019, le revenu était de 706,5 millions de dollars, dont 574,2 millions provenaient de la perception des tarifs et 132,3 millions, d'autres sources.

Nos coûts d'exploitation atteignaient 1,3 milliard de dollars alors que notre budget pour l'année était de 1,1 milliard de dollars. Nous avons terminé l'exercice financier avec une perte nette de 18,4 millions de dollars.

Nos dépenses d'immobilisations pour l'exercice s'élevaient à 3 395,0 millions de dollars, soit 482,4 millions de dollars de moins que le budget annuel de 3 877,4 millions de dollars. La COVID-19 a des répercussions associées à la sous-utilisation liée à l'évolution des travaux de construction et au passage à un environnement de travail à domicile pour la plupart des employés des services professionnels. De plus, plusieurs projets n'ont pas respecté les jalons prévus à l'origine pour 2019-2020 et représentaient la majeure partie de la sous-utilisation.

L'exercice financier s'est terminé sans précédent avec le début de la pandémie de COVID-19, qui a réduit le nombre de passagers de Metrolinx de 95 pour cent et a eu une incidence sur la façon dont Metrolinx exploite son service. Les services ont été réduits d'environ 55 pour cent à compter de la mi-mars.

Les réalisations clés de 2019-2020 énoncées dans le plan d'activités 2020-2021 comprennent les suivantes :

- Augmentation du service dans les corridors de Lakeshore Est, de Lakeshore Ouest et de Kitchener, et amélioration du service hors heure de pointe dans les corridors de Stouffville, de Barrie et de Lakeshore.
- Poursuite des travaux d'approvisionnement pour les grands projets d'immobilisations, y compris l'expansion des nouvelles gares de GO, les travaux hors corridor et sur le corridor; processus d'approvisionnement finalisé et début de la construction du TLR de Hurontario
- Mise en œuvre d'une stratégie tarifaire qui comprend des tarifs GO plus bas pour les trajets de courte distance et des déplacements gratuits pour les enfants, lancement d'une nouvelle plateforme de programme de billets électroniques et lancement de la promotion du programme de billets électroniques « Dimanche amusant »
- Mise en œuvre d'améliorations de l'expérience client avec PRESTO, notamment par l'augmentation des messageries instantanées en ligne, la réduction de la charge minimale de cartes et l'amélioration du soutien à la clientèle offert par les réseaux sociaux

Faits saillants financiers et rapport sur le plan des activités

Les principaux livrables du plan d'activités 2020-2021 :

- Poursuivre les travaux de mise en œuvre des prolongements prévus du service ferroviaire et de la stratégie d'autobus GO, tout en améliorant le service à la clientèle et la sécurité ;
- Continuer de travailler à la réalisation des engagements liés aux projets d'immobilisations, notamment en collaborant avec Infrastructure Ontario (IO) pour faire progresser les travaux préparatoires et d'autres approvisionnements essentiels à l'appui du programme d'expansion du réseau ferroviaire GO. faire avancer les travaux préliminaires sur le nouveau plan de transport en commun par métro de la province et faire progresser les projets de transport en commun rapide ;
- Poursuivre les améliorations apportées à PRESTO grâce à l'amélioration du système, à la mise en œuvre de nouvelles formes de paiements et à la poursuite de la collaboration avec les municipalités pour le déploiement de nouveaux appareils PRESTO ;
- Continuer de mettre en œuvre des initiatives sur les recettes autres que la vente de titres, de modifier les tarifs et d'utiliser les résultats de la recherche et les renseignements sur les clients axés sur l'expérience pour stimuler l'augmentation du nombre de passagers ;
- Faire progresser le travail en cours avec les municipalités relativement à l'intégration des tarifs et des services et à l'amélioration de l'accès aux gares.

Rapport sur les activités non financières

TOUT LE MONDE EST SAIN ET SAUF

La sécurité demeure au centre de tout ce que nous accomplissons chez Metrolinx. Nous continuons de nous concentrer sur les thèmes de la sécurité et de renforcer une culture de sécurité positive et réactive grâce à l'implication de tous nos employés et entrepreneurs dans l'ensemble de l'entreprise, ainsi qu'à la mise en œuvre de programmes pour soutenir l'amélioration continue.

L'importance de mettre l'accent sur notre sécurité est devenue très claire lorsque l'épidémie mondiale de COVID-19 a entraîné d'énormes changements pour le monde entier, y compris pour nos clients et nos employés.

Fin janvier, une équipe de commandement des interventions (ICT) a été convoquée pour surveiller et planifier la réponse de l'entreprise à la propagation de l'épidémie de COVID-19. Vers la fin du quatrième trimestre, de nombreuses unités opérationnelles avaient activé leurs plans de continuité des activités pour répondre à l'apparition de la pandémie et aux nouvelles exigences relatives au travail à distance et à l'éloignement physique.

À la fin du mois de mars, 40 nouvelles mesures de sécurité étaient en place pour assurer la sécurité de nos clients et de nos employés pendant la pandémie.

Au début de l'année, des objectifs de sécurité ont été établis afin de réduire le taux de fréquence des accidents avec perte de travail (TFAPT) parmi les employés et parmi les entrepreneurs pour les heures travaillées de construction et de réduire les violations des règles d'exploitation des trains. À la fin de l'exercice, nous avons dépassé notre objectif d'atteindre un TFAPT de 3,2 parmi les employés et avons enregistré un taux de 2,9, soit 22 pour cent de moins que notre objectif. Parmi les entrepreneurs, notre TFAPT sur 12 mois glissants était de 0,18, ce qui est légèrement supérieur à notre objectif de 0,10. (Voir l'annexe A pour plus de détails).

Pour la période visée par le rapport de 2019 / 2020 les violations des règles d'exploitation des trains ont diminué de 30 pour cent, soit un résultat de 1,0, soit moins que notre objectif de 0,12 et une diminution de 27 pour cent par rapport à nos résultats de l'an dernier.

Depuis le lancement de la Charte de sécurité en mars 2018, nos employés sont de plus en plus vigilants aux besoins de sécurité de nos clients ainsi qu'à la sécurité opérationnelle et personnelle. Tout au long de l'année, plus de 24 employés ont été admis à la réunion du conseil d'administration et à la conférence sur le leadership en tant que responsables de la sécurité.

Il a été plus facile de signaler les préoccupations en matière de sécurité dans l'ensemble de l'entreprise grâce à la formation sur la sécurité, aux séances de planification de la sécurité dirigées par les dirigeants et à la mise en œuvre des rapports sur les observations en matière de sécurité. Le programme prévoit un mécanisme permettant aux employés de consigner et de signaler toute atteinte à la sécurité qu'ils identifient dans leur lieu de travail et de les faire remonter pour trouver une solution.

Les actions de sécurité ont été renforcées par l'ajout historique de l'unité canine à l'équipe de sécurité du transport en commun en août. D'astreinte 24 heures sur 24, l'unité canine augmente la capacité d'intervention pour enquêter sur les colis suspects, tout en assurant davantage la sécurité publique.

Le 2 novembre 2019, le plan de gestion des situations d'urgence de Metrolinx a été mis à l'essai alors que nous organisons un exercice d'urgence à grande échelle à la gare Union, en collaboration avec les services paramédicaux de Toronto, les services de police et la caserne de pompiers de Toronto, ainsi que la ville de Toronto. Plus de 150 personnes se sont portées volontaires comme acteurs et nous avons pu tester avec succès nos plans de gestion des situations d'urgence et de crise.

En février dernier, Metrolinx a fait face à des blocus de ses corridors ferroviaires par des groupes de solidarité autochtones qui appuient la nation Wet'suwet'en dans son opposition au pipeline de Coastal Gaslink. Metrolinx a abordé la situation et les répercussions pour notre personnel et nos clients au moyen d'exercices de gestion de la sécurité et de la protection respectueuses de toutes les personnes concernées. Notre principal objectif tout au long de cette situation était la sécurité et la protection des clients des services ferroviaires GO, de l'équipe opérationnelle, du personnel de première ligne et des participants au mouvement de solidarité.

MOBILISATION

En 2019-2020, nous avons mis l'accent sur la célébration et l'appréciation de nos différences. Metrolinx continue d'innover pour attirer et retenir les personnes les plus talentueuses. Nous avons été nommés l'un des gagnants 2019 des cultures d'entreprise les plus admirées du Canada par Waterstone Human Capital et l'un des meilleurs employeurs du Grand Toronto et des employeurs les plus verts du Canada pour 2020 par Mediacorp Canada.

Notre objectif d'atteindre l'équilibre hommes-femmes continue d'être considéré comme l'un des principaux objectifs stratégiques de notre entreprise pour le deuxième exercice financier consécutif. Nous avons dépassé nos objectifs d'équilibre hommes-femmes pour l'année, les femmes représentant 38 pour cent des employés au niveau des gestionnaires principaux ou à un niveau supérieur, et 34 pour cent de tous les employés de Metrolinx.

Depuis juin 2019, des efforts fondamentaux ont été déployés pour développer une solide culture d'inclusion par la formation. Cela comprenait l'élaboration et le lancement d'une formation sur les partis pris subconscients pour plus de 900 dirigeants, l'amélioration des stratégies d'acquisition de talents et un plan sur les dates de grande importance qui présentait un calendrier imprimé et numérique mis à la disposition de tout le personnel.

Le service des relations avec les autochtones, créé en mars 2019, a mis l'accent sur la formation des employés et l'élaboration d'une culture de sensibilisation au sein de Metrolinx. Les activités comprenaient la commémoration de la semaine des traités, de la journée du chandail orange, du mois de l'histoire autochtone nationale et la conduite d'un exercice de couverture avec des membres importants du personnel. Metrolinx a également élaboré un protocole officiel de reconnaissance des territoires et un énoncé qui reconnaît la relation unique et durable qui existe entre les peuples autochtones et leurs territoires traditionnels.

En plus de former et de sensibiliser le personnel, le service des relations avec les autochtones fournit du soutien et des conseils aux équipes d'exécution des projets lorsque la participation et la consultation des communautés autochtones sont nécessaires. Cela comprend la communication et la rencontre avec les communautés autochtones au sujet de projets spécifiques de Metrolinx, des répercussions environnementales potentielles et de la participation aux évaluations archéologiques en cours.

Le bureau des relations avec les autochtones établit également des relations avec les communautés autochtones pour s'assurer que les projets et les services de Metrolinx n'ont pas d'incidence négative sur eux.

Le programme de reconnaissance des employés de Metrolinx est aligné sur la charte du client et la charte de sécurité, et les employés, qui ont fait preuve de comportements en lien avec les promesses de la charte, ont été célébrés lors de cérémonies de remise de prix trimestrielles et par les canaux de communications internes. Plus de 665 employés qui ont atteint des jalons en termes d'années de service (cinq, 10, 15, 20, 25 ou 30 ans, ainsi qu'à la retraite) ont été reconnus dans toute l'entreprise.

Metrolinx s'engage fermement à soutenir ses employés et travaille à fournir de nouvelles ressources et de nouveaux outils qui complètent ceux qui existent déjà. En mars 2020, nous avons mis sur pied un nouveau bureau de soins aux employés, un espace ouvert, sécuritaire sur le plan émotionnel et confidentiel pour tous les employés, qui leur fournira du soutien et des conseils pour traverser les difficultés de la vie. Les ressources comprennent les soins aux aînés, les soins psychologiques, la reproduction, le rôle parental et le soutien LGBTQ2S. Ces services s'ajoutent à ceux offerts par notre fournisseur du programme d'aide aux employés et à la famille (PAEF).

L'accent sur la participation des employés dirigée par les dirigeants s'est poursuivi en 2019-2020 et, pour la première fois, nous avons organisé une séance d'engagement virtuel à l'échelle de l'entreprise avec l'équipe de la haute direction. La séance a attiré un très grand nombre de participants, et un nombre important d'employés y ont participé activement. Compte tenu du décalage des heures de travail et de l'accès à la technologie au sein de notre entreprise, une vidéo de la séance a été diffusée et les questions ont continué d'être traitées après la fin de la séance.

Les activités de communication interne et d'engagement ont eu lieu de façon constante tout au long de l'année et ont contribué à augmenter notre indice d'engagement des employés à 78 pour cent. Des campagnes pour former et des demandes de retours des employés concernant les changements organisationnels, les politiques et les décisions ont eu lieu par plusieurs canaux, y compris le site Web renommé Metrolinx News, Yammer (la plateforme de médias sociaux interne de Metrolinx), le bulletin d'information hebdomadaire des employés Newslinx, les messages électroniques adressés à tout le personnel, les vidéos et les assemblées publiques. La saisie et la mesure de l'interaction des employés avec le contenu ont été une priorité pour l'équipe, afin de mieux évaluer l'intérêt et la portée.

Une étape importante a été franchie en 2019-2020 avec la mise en œuvre de la nouvelle solution dématérialisée du système d'information sur les ressources humaines en août 2019 - améliorant la gestion des postes, l'administration efficace des données sur les employés, la gestion des avantages sociaux et le recrutement. Cette plateforme permet aux employés d'accéder en ligne à leurs données d'emploi et à leurs bulletins de paie à partir de n'importe quel appareil sans avoir à être connectés à notre réseau interne.

En août également, notre centre en ligne interne de perfectionnement professionnel, l'Université Metrolinx (MXU), a été mis à jour avec un nouveau système de gestion de

l'apprentissage. Cette plateforme soutient nos efforts dans l'amélioration de l'engagement, la confiance et la compétence de nos employés. MXU nous permet d'héberger et de suivre les cours requis et optionnels offerts aux employés. Des opportunités supplémentaires d'enseignement et de formation offertes à tous nos employés comprennent une formation en premiers soins, un cours sur la cybersécurité, un cours sur la gestion des documents et de l'information et une formation sur la violence, le harcèlement et la discrimination au travail. À la fin du mois de septembre, le taux d'adoption du nouveau système a dépassé nos objectifs.

En 2019-2020, la division des ressources humaines a également introduit de nouveaux domaines fonctionnels sous la bannière des Centres d'excellence d'entreprise (ECOE). La gestion de projets ECOE soutient la réalisation de projets dans l'ensemble de l'entreprise grâce à un cadre d'exécution de projets standard associé à des outils faciles à utiliser et à une formation ciblée afin d'améliorer la collaboration et la capacité des employés à multiplier et de mener de grands projets.

Les partenaires de l'équipe Lean ECOE s'associent à l'ensemble de Metrolinx pour fournir une expertise, une formation, un encadrement, des outils Lean et des pratiques exemplaires en matière d'amélioration continue. Cela comprend le travail pour s'assurer que les employés de Metrolinx sont habilités à identifier et résoudre les problèmes tout en faisant preuve d'un esprit Lean et en travaillant pour satisfaire nos clients en optimisant notre capacité disponible chez Metrolinx, en augmentant l'efficacité et en éliminant sans relâche les déchets.

Compte tenu de ces nouvelles priorités, la division des ressources humaines s'est rebaptisée ressources humaines plus tôt cette année.

Le programme de rémunération selon le rendement de Metrolinx a connu certaines améliorations au cours du dernier exercice financier, un élargissement pour intégrer la réalisation des indicateurs de rendements clés de l'entreprise (le taux de fréquence des accidents avec perte de travail, la satisfaction et l'engagement des clients) en plus du rendement personnel par rapport à ses buts et objectifs.

Ce changement aligne Metrolinx sur de nombreuses autres entreprises et vise à stimuler l'engagement et le dévouement des employés à l'atteinte des objectifs et du mandat de l'entreprise.

Nous avons lancé le programme IGNITE, un programme obligatoire de formation en leadership qui fournit aux dirigeants des compétences fondamentales pour diriger plus efficacement leurs équipes. Vers la fin de l'exercice financier, nous avons également mis en place un programme d'intégration amélioré pour les nouveaux employés. Bien qu'il s'agisse d'un nouveau programme, nous nous attendons à voir des répercussions positives quant au résultat annuel de notre sondage sur l'engagement des employés.

Nous savons que les défis d'une urgence sanitaire mondiale comme la COVID-19 sont énormes pour tout le monde et nos employés de Metrolinx ne font pas exception. Avec le lancement de l'équipe de commandement des interventions COVID-19 de Metrolinx en janvier, des stratégies de communications et de ressources humaines ont été mises en œuvre pour soutenir nos employés et nos partenaires opérationnels clés dans leurs fonctions au travail et leurs considérations personnelles pendant cette crise.

Les actions de lutte contre la COVID-19 des RH mises en œuvre jusqu'au 31 mars 2020 comprennent :

- Pour les quelques employés qui ont obtenu un résultat positif ou probable au test COVID-19, le bureau de soins aux employés viendra en aide à ces personnes pour leur offrir un soutien supplémentaire.
- Nous avons soutenu le bien-être mental de nos employés pendant la pandémie en nous assurant que nos employés étaient au courant des ressources existantes auxquelles ils ont accès et en présentant de nouvelles ressources sur notre site intranet de nos employés, tels que des conférences en ligne sur la santé mentale.
- Une révision de l'application de la politique de télétravail et des ressources de soutien
- L'élaboration et la mise en œuvre de nouveaux protocoles pour la gestion et la déclaration des cas de maladie, de voyage à l'étranger et d'auto-isollement
- La mise en place de nouvelles ressources améliorées de soutien en santé mentale
- La création d'un groupe « Work from Home (WFH : je travaille à la maison) » sur Yammer pour aider à mobiliser notre personnel tout en fournissant du soutien, des conseils et des outils pour le travail à distance
- Lancement d'un programme de cartes électroniques pour les employés avec lesquelles les employés peuvent identifier leurs collègues et leur montrer leur soutien
- Mise à jour des procédures de recrutement, des procédures d'intégration du premier jour et de la réalisation de l'employé liés aux services RH

Nos communications avec les employés liées à la COVID-19 ont été proactives dès le premier jour et comprenaient un guichet de renseignements sur notre intranet des employés, la création d'un compte e-mail réservé, régulièrement surveillé par les membres de l'équipe de commandement des interventions et des mises à jour régulières dans notre bulletin d'information hebdomadaire des employés. Notre équipe de la haute direction a communiqué avec notre personnel par courriel et sur Yammer, et a utilisé des assemblées publiques dirigées par les dirigeants pour répondre aux questions du personnel.

PARTENAIRE D’AFFAIRES DE CONFIANCE

Communications et relations communautaires et participation des intervenants
Metrolinx doit gagner et conserver la confiance des communautés que nous desservons, des intervenants avec lesquels nous travaillons, ainsi que de nos partenaires d'affaires, afin d'accomplir notre mandat. Il est impératif que nous soyons cohérents sur le plan opérationnel pour faciliter un dialogue bilatéral ouvert et honnête afin d'établir des relations constructives, tout en faisant preuve de transparence et de fiabilité. Ces relations de confiance nous aident à réaliser et à offrir le service de transport en commun pour répondre aux besoins de la région.

Au cours du dernier exercice financier, nos activités de participation comprenaient l'assemblée publique¹ Demandez à Metrolinx primée, une série de consultations très médiatisées pour discuter de la ligne Ontario et du travail continu de participation de la communauté. Au total, nous avons tenu ou mené 75 réunions publiques, 867 séances d'information avec les intervenants, 5 499 interactions (y compris la correspondance, les appels téléphoniques, les visites sans rendez-vous dans les bureaux communautaires, etc.), 20 827 publipostages par e-mail et 916 143 contacts par le biais de services de proximité directe.

La division des relations avec les autochtones a commencé à établir des relations avec les communautés des Premières Nations dont nous exploitons actuellement le territoire traditionnel et les terres visées par un traité. Le chef de la direction a rencontré le chef de la Première Nation des Mississaugas de Credit afin d'établir une relation de travail et de veiller à ce que la participation et la consultation sur les projets de Metrolinx soient menées de façon respectueuse.

L'équipe des médias a répondu à plus de 1 800 appels des médias et a géré de nombreux enjeux très médiatisés tout au long de l'année, tandis que Metrolinx News (anciennement le blog Link) est devenue la principale source de nouvelles et d'informations de l'entreprise, racontant l'histoire de Metrolinx, fournissant des mises à jour sur les projets d'immobilisations, les changements de service et d'autres événements de presse. Le lectorat de Metrolinx News a battu plusieurs records tout au long de l'année, l'audience augmentant régulièrement mois après mois. Le site de nouvelles a terminé avec plus de 300 pour cent plus de vues que l'année précédente.

Le programme des avantages communautaires, en partenariat avec nos entrepreneurs du projet du TLR d'Eglinton Crosstown, a embauché 367 personnes, tandis que les dépenses des entreprises locales et des entreprises sociales ont totalisé un peu plus de 7,5 millions de dollars et plus de 740 000 \$, respectivement. Le projet de transport léger sur rail de Finch West, qui a officiellement débuté le 15 novembre 2019, a embauché 10 personnes dans le cadre du programme des avantages communautaires d'ici la fin de mars 2020.

¹ Le programme de l'assemblée publique Demandez à Metrolinx a reçu un prix Audio ad Visual Arts (AVA) pour la communication interactive - engagement de la citoyenneté.

D'après les sondages menés en fonction de nos objectifs de 2019-2020, les résidents ont une note d'impression positive nette de 76 pour cent de Metrolinx. Ce résultat est révélateur du travail accompli pour établir des partenariats positifs et obtenir des impressions positives non seulement grâce à des communications intégrées, proactives et ciblées avec nos communautés, mais aussi grâce à des mesures prises pour optimiser le rapport quantité-prix et garantir des décisions d'affaires fondées sur des faits concernant le transport en commun et le développement.

En mai 2019, le premier des deux sondages annuels prévus a servi à comprendre les impressions des intervenants à l'égard de Metrolinx, et Metrolinx a obtenu une note globale d'impression positive² de 59 pour cent, soit une augmentation de 5 pour cent par rapport à 2018. Les programmes d'amélioration continue lancés en juin 2019 continuent de produire des progrès vers l'amélioration des notes d'impression.

Les répercussions de la COVID-19 sur notre programme d'immobilisations ont commencé à se faire sentir à la fin de l'exercice financier. Nous avons continué de dialoguer avec les communautés en organisant des rencontres virtuelles et même lorsque nos bureaux communautaires ont fermé, nos équipes sont restées actives.

Planification et consultation

La planification et la consultation sont des facteurs essentiels pour établir la confiance et influencer la perception des membres de la communauté et intervenants, tout en sollicitant le consensus et le soutien nécessaires pour notre travail dans la région. Les travaux se sont poursuivis tout au long de l'exercice financier pour évaluer les projets non financés du réseau de transport en commun rapide et fréquent (RTCRF) au moyen d'un nouveau cadre de priorisation, tandis que des consultations régionales ont eu lieu avec des partenaires municipaux pour faire avancer des éléments du plan de transport régional pour 2041, y compris l'intégration des tarifs, la planification de la zone entourant les gares et les communautés axées sur le transport en commun.

Conformément à la stratégie d'entreprise de Metrolinx visant à accroître les sources de revenus, les actions de développement ont porté sur l'augmentation des revenus par le biais du programme des communautés axées sur le transport en commun. Grâce à l'aliénation réussie de plusieurs propriétés, le programme des communautés axées sur le transport en commun a pu obtenir 22,8 millions de dollars. La transaction de la gare GO de Cooksville a été identifiée comme un contributeur important à l'atteinte de l'objectif de revenus de 40 millions de dollars, et la transaction devait être conclue en mars 2020. En raison de l'incertitude du marché associé à la COVID-19, la transaction de la gare GO de Cooksville a été retardée jusqu'en juin 2020. De plus, nous avons signé la convention d'achat et de vente d'une nouvelle gare GO de Woodbine, ainsi que l'accord exécutoire pour une gare GO de Mimico améliorée et intégrée. Nous avons également déployé le système de gestion immobilière Prolinx visant à réaliser des économies grâce à la rationalisation du portefeuille et à identifier les actifs immobiliers sous-performants pour générer de l'efficacité. Dans l'ensemble, la notoriété et le profil du programme des

² Le note d'impression positive est le nombre total de répondants qui classent leur impression de Metrolinx 7-10 sur une échelle de 10 points, où 1 est négatif et 10 est positif. Soit : 59 % des répondants classent Metrolinx à 7 ou plus dans l'impression générale.

communautés axées sur le transport en commun ont augmenté au sein de l'industrie du développement immobilier, et la participation a aidé à cerner un pipeline de possibilités de développement dans les portefeuilles du service ferroviaire GO, du transport léger sur rail (TLR) et du métro.

L'assemblée sur l'intégration des tarifs, composée de directeurs généraux du transport en commun, de PDG et de commissaires nommés par leur directeur municipal ou directeur administratif, s'est réunie pour la première fois en mai 2019 pour faire progresser l'intégration des tarifs dans la région élargie du Golden Horseshoe. L'assemblée est parvenue à un consensus sur un plan de travail de deux ans – un effort de collaboration de Metrolinx et de ses partenaires municipaux pour bâtir une clientèle, soutenir l'expansion du transport en commun et améliorer l'expérience client à l'échelle régionale.

Nous avons élargi l'application directe de l'approche fondée sur le cycle de vie des projets de commandite pour inclure 67 pour cent du programme d'immobilisations de Metrolinx, et nous avons appuyé la production de 77 analyses de rentabilité de l'ensemble de l'entreprise. Le comité d'investissement a avancé 95 pour cent des soumissions commanditées qu'il a examinées à l'étape suivante. Dans le cadre des objectifs de 2019-2020, il y a eu une progression de l'expansion de GO de la conception sur le corridor, de la construction, du financement, de l'exploitation et du maintien de l'approvisionnement du projet, et un comité consultatif d'évaluation de projet a été mis sur pied pour appuyer davantage l'orientation relatif aux analyses de rentabilité. Nous avons également effectué une évaluation préliminaire de l'avenir des nouvelles lignes ferroviaires, en réalisant avec succès les analyses de rentabilité initiales pour l'expansion de Kitchener et les prolongements des lignes de Niagara et de Bowmanville.

La planification du nouveau programme de métro a rapidement pris de l'ampleur pour appuyer les projets de la ligne Ontario, de prolongement de la ligne de métro de Scarborough, de prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge et de prolongement vers l'ouest de la ligne de métro Eglinton Crosstown.

L'exercice financier de 2019-2020 a également marqué la dernière année du plan de durabilité 2015-2020. Au cours de l'année, nous avons mis l'accent sur un certain nombre de mesures stratégiques découlant du plan, par exemple, devenir signataire du chapitre de Toronto sur la résilience aux inondations ; élaborer des plans de préparation opérationnelle à l'hiver et à l'été ; élaborer le premier rapport d'inventaire des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation d'énergie vérifié par une tierce partie, et faire progresser notre politique d'approvisionnement durable et notre code de conduite des fournisseurs. Dans le cadre de notre engagement de la stratégie en matière de durable pour surveiller le rendement et d'en produire un rapport annuellement, un rapport de durabilité est de nouveau intégré au rapport annuel de 2019-2020 de Metrolinx à l'aide de la Global Reporting Initiative (GRI) (voir l'annexe B). Bien qu'il s'agisse d'un mécanisme d'autodéclaration, il témoigne de l'engagement de notre entreprise envers la durabilité et l'ouverture.

Les travaux ont progressé sur plusieurs aspects de notre important programme d'accès

aux gares. Il s'agit notamment de l'élaboration de diverses normes, comme la norme sur l'infrastructure cyclable, terminée en juillet 2019; des plans pour une meilleure intégration dans les gares entre GO et les services de transport en commun locaux et le développement d'une gamme de nouveaux pilotes de mobilité tels que la navette de véhicule autonome et le micro-transit.

L'initiative d'approvisionnement en transport en commun de Metrolinx continue de connaître une croissance remarquable avec quatre nouveaux partenaires municipaux au cours de la dernière année : la municipalité de Leamington, la municipalité de Chatham-Kent, la corporation municipale du comté de Grey et la ville du Grand Sudbury. Dans l'ensemble, 52 partenaires de transport avaient participé au programme depuis sa mise en œuvre en 2006. Cet intérêt et cette croissance continus en disent long sur la valeur du programme, particulièrement en raison de sa nature participative sur une base volontaire. Les témoignages des partenaires de transport en commun et les retours sur la satisfaction de la clientèle continuent de dépasser 93 pour cent.

Le programme d'initiative d'approvisionnement en transport en commun démontre que la collaboration permet de réaliser de meilleurs gains d'efficience, de réduire les coûts unitaires et d'améliorer la qualité des biens pour optimiser la rentabilité des services de l'Ontario. La participation au programme aide les municipalités à profiter de l'occasion d'utiliser le financement du programme d'infrastructure Investir dans le Canada (PIIC) et du programme de la taxe sur l'essence pour offrir davantage de services de transport en commun grâce à l'achat de nouveaux autobus, à l'amélioration de l'expérience des usagers et à des solutions de sécurité.

Les livraisons de commandes d'autobus de l'initiative d'approvisionnement en transport en commun ont atteint un nouveau jalon en juillet avec les livraisons vers le comté de Simcoe marquant la 1 500^{ème} livraison d'autobus. OC Transpo a passé une troisième commande de 74 autobus conventionnels, pour un total de 249 autobus. Le nouvel accord de gouvernance de l'initiative d'approvisionnement en transport en commun pour 2019-2024, qui appuie la participation conjointe à l'approvisionnement, continue d'être approuvé par les conseils de la région. En date du 31 mars 2020, la valeur estimée des économies pour les municipalités et les contribuables pour l'ensemble des contrats d'approvisionnement communs actuels s'élève à plus de 32 millions de dollars.

Groupe des projets d'immobilisations

Nous avons continué de promouvoir un vaste programme de projets d'expansion du transport en commun, y compris un nouveau programme de métro, une série de projets comprenant le programme d'expansion de GO ainsi que des projets de transport en commun léger sur rail (TLR) et d'autobus.

LE PROGRAMME DE MÉTRO

Le développement du métro est la plus récente série de projets d'immobilisation de Metrolinx et améliorera le service de transport en commun rapide vers Toronto et les communautés avoisinantes.

En avril 2019, l'Ontario a annoncé quatre grandes initiatives de transport en commun qui transformeront la région du Grand Toronto. La ligne Ontario, une ligne de métro autonome de 15,5 kilomètres avec 15 stations proposées, reliera la Place de l'Ontario/Exhibition en passant par le centre-ville de Toronto jusqu'au Centre des sciences de l'Ontario et a une estimation préliminaire des coûts de 10,9 milliards de dollars (sous réserve des offres du marché). Le prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge, qui prolonge la ligne de métro Yonge jusqu'à la région de York, devrait coûter 5,6 milliards de dollars et être terminé après la ligne Ontario. Le prolongement de la ligne de métro de Scarborough prolongera le service de métro de près de huit kilomètres jusqu'à Scarborough, ce qui devrait coûter 5,5 milliards de dollars. Enfin, le prolongement vers l'ouest d'Eglinton Crosstown permettra d'étendre le service de TLR de la gare de Mount Dennis en cours de construction jusqu'à Renforth Drive et jusqu'à l'aéroport Pearson, dont le coût est estimé à 4,7 milliards de dollars. À terme, dans le cadre des phases futures du projet de prolongement vers l'ouest de la ligne d'Eglinton Crosstown, la province s'est engagée à établir une connectivité avec l'aéroport international Pearson.

Nous avons attribué le contrat de conseiller technique de la Ligne Ontario, la planification continue du projet et le travail sur les approbations environnementales, y compris les initiatives de diligence raisonnable et l'affinement du concept et de l'ingénierie.

L'approvisionnement en tunnels pour les projets de Scarborough et d'Eglinton a été publié le 10 mars et, en réponse à la COVID-19, la période d'appel d'offres a été prolongée de six semaines, par rapport à la date initialement prévue du 17 avril.

TRANSPORT LÉGER SUR RAIL

Bien que l'inauguration ait été repoussée à 2022, d'importants jalons de construction ont été atteints sur le TLR d'Eglinton Crosstown, y compris l'installation de plus de 50 pour cent de la voie le long de la ligne. La construction de l'installation de maintenance et de remisage d'Eglinton a été achevée en octobre. Ce centre hébergera le parc de VLR d'Eglinton Crosstown et en deviendra le lieu d'inspection, de nettoyage et de maintenance. Parmi les autres jalons importants du projet de construction de Crosstown de l'an dernier, mentionnons l'achèvement rapide des travaux de construction en juillet, qui ont nécessité la fermeture temporaire de Leslie Street à Eglinton, l'achèvement de l'exploitation minière à la gare Laird en septembre et à la gare Oakwood en novembre, et l'enlèvement du dernier tunnelier en mars. Nous avons également assisté en mars à l'installation du premier abri à l'arrêt de la rue Pharmacy Road, ainsi qu'à l'installation des systèmes de caténaires de Mount Dennis, le long du chemin de guidage surélevé menant à la gare de Caledonia.

Sur le TLR de Finch West, Mosaic Transit Group, le consortium qui a réalisé le projet, a fait progresser toutes les troupes de conception jusqu'à l'étape initiale du développement de la conception à 30 pour cent et a présenté toutes les troupes de conception à 60 pour cent pour examen. L'avancement se poursuit par l'exécution des travaux préliminaires qui comprennent le déplacement des conduites de gaz d'Enbridge et le déplacement ainsi que la protection des oléoducs. Nous avons inauguré le centre de maintenance et de remisage et commencé à remplacer le pont de l'autoroute 400 à Finch Avenue West.

Mobilinx a été choisi comme promoteur privilégié et a obtenu le contrat de livraison du TLR de Hurontario en octobre 2019. Mobilinx concevra, construira, financera, exploitera et entretiendra le projet pour une période de 30 ans. Les travaux préliminaires de construction ont commencé par des travaux de déplacement menés par des entreprises de télécommunications et de services publics.

Bien que les plans d'aller de l'avant avec le TLR de Hamilton aient été annulés, un groupe de travail a été mis sur pied par la province pour évaluer quel système de transport en commun devrait se poursuivre, et les travaux se sont poursuivis à Hamilton dans le cadre du programme d'expansion de GO.

EXPANSION DE GO

Au cours du dernier exercice financier, le travail et les progrès se sont poursuivis sur les divers aspects du programme global d'expansion de GO, ce qui augmentera considérablement le service ferroviaire de GO dans la région. Le programme comprend d'importants travaux d'infrastructure du corridor ferroviaire, des améliorations aux gares et d'autres projets visant à appuyer la création et l'amélioration de liaisons dans la région.

Tout au long de l'année, un certain nombre de principaux projets d'infrastructure ferroviaire habilitants ont progressé :

- À Hamilton, nous avons remplacé le pont de John Street et prolongé le pont de Centennial Parkway. Nous avons travaillé sur une nouvelle infrastructure de voie et de signalisation entre Hamilton Junction et la gare de West Harbour. Des améliorations de la voie et du pont ont également été apportées à la jonction ferroviaire de Bayview avec nos partenaires du CN.
- Des avancements importants ont été réalisés dans l'expansion du corridor ferroviaire de Stouffville, la première partie des travaux de doublement des voies du corridor ayant été achevée l'année dernière.
- Des sauts-de-mouton et des travaux de pont importants ont eu lieu avec l'attribution du contrat de Davenport Diamond et le début des travaux préliminaires de construction.
- La construction du saut-de-mouton de Steeles Avenue a commencé.
- L'excavation a commencé au tunnel 401/409 pour permettre l'ajout de voies.
- Nous avons terminé la conception détaillée pour le projet d'amélioration de la

voie est du corridor ferroviaire de la gare Union (CFGU). Ce projet viendra étendre et modifier l'infrastructure ferroviaire des voies en provenance de l'est vers la gare Union afin d'accroître la capacité de la voie principale et d'améliorer la vitesse de déplacement, ce qui soutiendra la hausse du nombre de passagers et du volume de trains. La construction du projet de modernisation et d'agrandissement de Don Yard a également été achevée dans la CFGU.

- La nouvelle installation de maintenance ferroviaire de Whitby a été achevée et mise en service.

Les améliorations apportées aux gares existantes et la construction de nouvelles gares viendront soutenir la hausse du service à mesure que le réseau GO prend de l'expansion :

- Dans le cadre du premier projet d'amélioration de la gare qui a débuté cette année, des travaux ont eu lieu dans des dizaines de gares existantes, alors que nous modernisons nos installations pour offrir confort et sécurité en prévision d'un service accru dans l'ensemble du réseau GO. Le 31 mai 2019, nous avons réussi à présenter 90 pour cent de la conception de ce projet.
- La gare GO de Kipling a vu les travaux de construction progresser avec la mise en place du tunnel piétonnier et de la voûte. Les correspondances de ce centre de mobilité avec la ligne GO Milton, la ligne 2 de la TTC (Bloor-Danforth) et plus de 10 lignes d'autobus exploitées par trois fournisseurs de transport en commun, y compris l'accès express à l'aéroport international Pearson, permettront de faciliter les déplacements dans la région. Le dernier ensemble de travaux liés à la conception détaillée pour le terminus d'autobus de Kipling a été achevée par l'entrepreneur de conception-construction.
- La construction de la gare GO de Rutherford a commencé, y compris la construction d'un nouveau parc de six étages qui ajoutera 1 200 nouvelles places de stationnement et les travaux d'un saut-de-mouton qui assurera que la circulation le long de Rutherford Road ne sera plus affectée par le passage des trains.
- Les améliorations apportées à la gare GO de Bramalea ont permis de réaliser des progrès importants avec l'avancement du parc de stationnement, de la réhabilitation de la plateforme et de la connexion au tunnel piétonnier.
- Le parc de stationnement de la gare GO de Cooksville a été partiellement achevé et ouvert aux clients.
- Les travaux de conception et de construction ont également progressé pour la gare GO de Weston, des sections du corridor de Barrie (y compris la gare GO de Downsview Park), la gare GO d'Aurora et la gare GO de Port Credit.
- La trousse de protection des biens de Metrolinx a été publiée pour deux projets de communautés axées sur le transport en commun (Woodbine et Mimico).

Le programme de maintenance du corridor assure le maintien en bon état de tous les corridors du réseau GO en s'occupant des projets de maintenance des voies, de la signalisation, des ponts et des communications.

Ces travaux réalisés ont des effets positifs sur la sécurité, la qualité des déplacements, la résilience des biens et la ponctualité du service ferroviaire.

Les entrepreneurs en maintenance continuent d’être vigilants et tiennent compte des conditions saisonnières comme la hausse de la température, les endroits facilement inondables et d’autres facteurs liés à la météo. Bien que l’entretien courant soit en cours, des projets précis ont été réalisés cette année, notamment :

- Le remplacement des traverses en béton aux gares GO d’Exhibition et de Newmarket
- La mise à niveau de la génératrice auxiliaire à la gare UP Express à l’aérogare 1 de Pearson
- Le projet de remplacement du pont de Humber River est en grande partie achevé
- Les demandes de circulation lente ont été retirées là où les travaux ont été achevés sur la ligne de Kitchener, ce qui a permis de réduire de deux minutes le temps de trajet le long du corridor.

Le projet du système de contrôle du site GO Transit permettra à Metrolinx de contrôler l’acheminement et la répartition du trafic ferroviaire (ce travail a toujours été effectué par le chemin de fer Canadien National ou le Canadien Pacifique). Dans le cadre de ce projet, Metrolinx a réussi cette année toutes les inspections de routine et toutes les validations de système. Des mises à jour de la bande passante et de la résilience de tous les sites de signaux du réseau de données ont également été réalisées.

Nous sommes passés à l’automatisation des rapports de projet et à l’utilisation de données systématiques pour fournir des mises à jour mensuelles. Des plans de gestion des biens pour chaque catégorie de biens ont été élaborés dans le but de prévoir l’investissement le maintien en bon état pour le prochain exercice financier de 2020-2021.

PROJETS D’AUTOBUS

Les travaux se sont poursuivis pour préparer le terminus d’autobus de la gare Union et de Bay Concourse pour les clients. Le pont piétonnier qui enjambe Bay Street et qui assure une liaison fluide et contrôlée par les conditions météorologiques entre le nouveau terminus et la gare Union a été levé.

Le nouveau terminus d’autobus de la gare Union remplacera le terminus actuel et offrira une expérience plus confortable et pratique aux clients.

Notre programme de service d’autobus rapides a également franchi des jalons importants, deux nouveaux segments du SAR de York Viva ayant été cédés à la région de York pour exploitations au cours de la dernière année.

En Niagara, des améliorations à l’infrastructure des autobus ont été apportées au niveau de la Stanley Avenue et de l’autoroute 420 dans la ville de Niagara Falls. Nous avons également achevé les parcs de stationnement incitatif au niveau de Dundas Street et de l’autoroute 407 Ouest, de Confédération Road et de Courtice Road et de Ritson Road, ce qui a permis d’améliorer les trajets en autobus dans la région.

ACCENT SUR LE CLIENT

Service de transport en commun

Nous avons continué d'étendre le service ferroviaire GO afin de mieux servir nos clients et d'attirer de nouveaux clients, ce qui nous a permis d'accroître le service de 11 pour cent par rapport à notre performance de 2018-2019. Nous avons introduit le service ferroviaire le week-end sur la ligne de Stouffville, et nous avons ajouté plus de trajets en train en période de pointe ainsi qu'un nouveau service en soirée dans les deux sens sur la ligne de Kitchener. La ligne de Lakeshore West a connu une augmentation du service en période de pointe, un nouveau service express tard en soirée et un service dans les deux sens le week-end, y compris les voyages à l'année à destination et en provenance de Niagara Falls et de St. Catharines. Sur les lignes de Stouffville et de Barrie, certains trajets existants hors période de pointe ont été prolongés pour desservir un plus grand nombre de communautés.

En avril 2019, nous avons réduit les tarifs des trajets de courte distance afin de mieux harmoniser les tarifs GO et les tarifs de transport en commun local, ce qui a augmenté de 13 pour cent le nombre de passagers sur les trajets à moins de 10 kilomètres de la gare Union, et de 25 pour cent le week-end.

Le programme de tarifs doubles réduits, qui offrait aux clients de PRESTO une réduction de 1,50 \$ sur leurs voyages combinés en utilisant la TTC et GO Transit/UP Express, est entré dans sa troisième et dernière année. Les leçons tirées de ce programme seront mises à profit pour élaborer de nouvelles options d'intégration des tarifs et des services.

Nous avons continué de travailler à l'amélioration de notre ponctualité pour nos clients. Notre objectif annuel pour la ponctualité a été atteint pour UP Express et nous avons amélioré notre ponctualité pour les trains et les autobus GO par rapport à l'an dernier. Cela a été particulièrement visible durant les mois d'hiver en raison du développement et du déploiement de plusieurs modifications du parc ferroviaire axées sur la fiabilité et le rendement en hiver. Ces améliorations du parc ferroviaire hivernal comprenaient :

- Apporter des modifications au parc de GO pour améliorer le système de drainage et prévenir les retards en raison du gel.
- Procéder au dégivrage tout au long de la journée.
- Installer de nouveaux dispositifs de chauffage des garnitures de portes et moderniser les joints de portes des véhicules de GO et UP pour prévenir le gel des portes.
- Installer de nouveaux systèmes de chauffage et un isolant pour réduire le gel du châssis.

La ponctualité du service ferroviaire a atteint ou a frôlé l'objectif au cours du dernier trimestre de l'année. Un certain nombre de plans d'action ciblés ont été mis en œuvre au cours de l'année pour corriger les principaux facteurs connus de la dégradation de la ponctualité du service ferroviaire, notamment :

- Amélioration du processus d’approbation des blocs de travail (construction)
- Mettre l’accent sur les améliorations du contrôle du trafic ferroviaire grâce à une participation accrue de Canadien National (CN) et au début de la transition du contrôle du trafic ferroviaire de Metrolinx
- Ajuster le calendrier pour mieux l’aligner sur les temps d’exécution réels
- Initiatives visant à améliorer le rendement des signaux et des aiguillages : programme de l’ensemble du réseau pour remplacer les relais afin de réduire les défaillances de signaux, remplacement des aiguillages, amélioration de la capacité de surveillance à distance dans les principaux lieux

Pour les autobus, un certain nombre de plans d’action ont été mis en œuvre, ce qui a permis d’atteindre ou de dépasser l’objectif de la ponctualité à partir de janvier 2020. Notamment :

- Actions ciblées pour améliorer la fiabilité du parc d’autobus, y compris une relation étroite avec les fabricants de véhicules pour remplacer les filtres et les tuyaux de refroidissement
- Amélioration de l’analyse des données qui a révélé une erreur de procédure qui a gonflé les délais et qui a maintenant été corrigée, ce qui a entraîné un gain de 1 à 2 points de pourcentage.
- Programme de retrait des chauffages supplémentaires pour réduire les pannes liées au liquide de refroidissement

Notre objectif d’augmentation des revenus à 138 millions sièges-milles n’a pas été atteint. La décision de reporter certains nouveaux services prévus à 2020 a eu une incidence sur l’atteinte du nombre de sièges-milles hebdomadaires en fin d’exercice, et a également été influencée par les réductions de service liées à la COVID-19 au cours du dernier mois de l’exercice financier. Les services ont été réduits d’environ 55 pour cent à compter de la mi-mars.

Résultats de la Charte des clients GO et UP Express pour 2019-2020

Cumul annuel jusqu'à ce jour - d'avril 2019 à mars 2020					
Promesse	Service Marque	Critère	Objectif	Réel	
Faire de notre mieux pour être à l'heure.	GO	Nous conduirons de manière à ce que 95 % des <i>trains</i> respectent leur horaire, à 5 minutes près.	95 %	93,2 %	✗
		Nous conduirons de manière à ce que 96 % des <i>autobus</i> respectent leur horaire, à 15 minutes près.	96 %	94,9 %	✗
	UP	Nous conduirons de manière à ce que 97 % des <i>trains</i> respectent leur horaire, à 5 minutes près.	97 %	97,5 %	✓
Toujours prendre votre sécurité au sérieux.	GO	Nous recevrons maximum 30 plaintes concernant la sécurité pour 1 000 000 embarquements.	30 ou moins	22,8	✓
	UP	Nous recevrons au plus 2 plaintes concernant la sécurité pour 100 000 embarquements.	2 ou moins	0,3	✓
Vous tenir au courant.	GO	Nous recevrons au plus 30 plaintes concernant la communication de l'état du service pour 1 000 000 embarquements.	30 ou moins	19,2	✓
	UP	Nous recevrons au plus 4 plaintes concernant la communication de l'état du service pour 100 000 embarquements.	4 ou moins	2,0	✓
Vous assurer un service en tout confort.	GO	Nous recevrons au plus 30 plaintes concernant le confort dans les gares et les trains pour un million d'embarquements.	30 ou moins	30,5	✗
	UP	Nous recevrons au plus 1 plainte concernant le confort dans les gares et les trains pour 100 000 embarquements.	1 ou moins	0,9	✓
Vous servir rapidement et avec courtoisie.	GO	Nous veillerons à répondre à 80 % de tous les appels en 20 secondes ou moins.	80 % ou plus	79,0 %	✗
	UP	Nous veillerons à répondre à 80 % de tous les appels en 20 secondes ou moins.	80 % ou plus	96,0 %	✓

PRESTO

Le total des investissements en capital pour PRESTO jusqu'au 31 mars 2020 est de 1,1 milliard de dollars (le total des dépenses pour le programme prévu est de 1,2 milliard de dollars d'ici la fin de l'exercice financier 2021-2022).

Nous avons réalisé près d'un million de téléchargements (984 000 à la fin de l'exercice financier) de la nouvelle application PRESTO, qui a été lancée à la fin de janvier 2019 et qui a permis de charger près de 100 millions de dollars en fonds (99 756 516 \$).

Les billets PRESTO ont été lancés sur la TTC avec plus de 2,3 millions de billets vendus et valide à ce jour (jusqu'à la fin de mars 2020).

À l'automne 2019, nous avons supprimé la charge minimale de 10 \$ requise sur les cartes PRESTO chargées en personne, dans le cadre de notre engagement continu à améliorer l'expérience client et à rendre le transport en commun abordable.

Au cours du dernier exercice financier, le paiement PRESTO a été autorisé sur les lignes d'autobus de la TTC qui traversent les limites municipales de Toronto et se

rendent dans la région de York ou de Mississauga. Le paiement PRESTO a également été ajouté aux taxis berlins sous contrat de Wheel-Trans, avec des appareils installés sur plus de 1 500 véhicules.

Shoppers Drug Mart continue d'être un partenaire clé dans la distribution des médias de PRESTO dans toutes les aires de service de PRESTO dans la province. Le réseau de vente au détail de PRESTO a été étendu à tous les magasins Shoppers Drug Mart de la RGTH et d'Ottawa. À cela s'ajoutait de nouvelles machines distributrices dans les régions mal desservies ainsi qu'à l'aéroport Pearson. Nous avons atteint notre objectif de disponibilité de l'équipement de 99,5 % d'ici la fin de l'exercice financier, et nous l'avons augmenté constamment tout au long de l'année grâce à une surveillance et à des méthodes améliorées de contrôle de l'équipement.

Nous avons commencé à installer de nouveaux appareils de paiement PRESTO dans 905 sociétés de transport en commun et GO Transit, avec la clôture du prochain exercice financier, en attendant les interruptions de la chaîne d'approvisionnement causées par la pandémie.

Bien que notre objectif de 75 pour cent d'adoption par les sociétés partenaires de transport en commun n'ait pas été atteint cette année, en février, l'adoption moyenne avait atteint 70,9 pour cent pour la première fois dans toutes les sociétés – et les prévisions pour la fin de l'exercice devaient se rapprocher ou atteindre l'objectif de 75 pour cent, avant l'apparition de la COVID-19. Pour de nombreuses sociétés telles que GO et Brampton Transit, l'adoption a toujours été supérieure à 90 pour cent. Des niveaux d'adoption plus élevés ont été stimulés par le retrait des médias traditionnels de la TTC et d'autres sociétés, comme les billets mensuels et les laissez-passer journaliers, ainsi qu'une élimination partielle des jetons, et PRESTO a aidé la TTC à assurer la transition opérationnelle et celle des clients.

Une autre façon dont nous avons travaillé pour augmenter le nombre de passagers et les recettes autres que la vente de titres et pour renforcer l'affinité de la marque par le biais de PRESTO a été l'augmentation des partenariats commerciaux pour stimuler la distribution de cartes co-marquées. Des cartes co-marquées ont été élaborées pour la CAA, Canada Goose et CP Rail, et d'autres partenariats seront établis au cours de la prochaine année.

Le taux de satisfaction de la clientèle est resté inférieur à l'objectif de 81 %. Un certain nombre de mesures ont été mises en œuvre en réponse à cette situation et se poursuivront au cours du prochain exercice financier. Cela comprend d'autres améliorations aux moyens de communications et à la résolution des problèmes, ainsi que des améliorations aux applications Web et mobiles.

Notre objectif de fiabilité des appareils a été atteint alors que nous augmentons la surveillance des appareils et améliorons les objectifs pour notre temps moyen pour rétablir le service. Nous nous attendons à ce que cette fiabilité croissante mène à de meilleurs taux de satisfaction.

Résultats de la Charte des clients PRESTO pour 2019-2020

Cumul annuel jusqu'à ce jour - d'avril 2019 à mars 2020				
Promesse	Critère	Objectif	Réel	
Faire de notre mieux pour être à l'heure.	Nous veillerons à faire afficher en ligne 99,9 % de toutes les transactions des clients d'ici le jour suivant.	99 % ou supérieur	100 %	✓
Toujours prendre votre sécurité au sérieux.	Nous veillerons que des dispositifs de protection soient en place pour garantir la sécurité des comptes et des renseignements des clients.	Pleine conformité	100 %	✓
Vous tenir au courant.	Nous veillerons à la satisfaction de la clientèle quant à nos communications sur les interruptions de service (résultat de 80 % ou plus dans le Sondage semestriel sur la satisfaction et la fidélité de la clientèle).	80 % ou plus	72 %	✗
Vous assurer un service en tout confort.	Nous ferons de notre mieux pour nous assurer d'avoir maximum 40 plaintes par 1 000 000 de validation de billets (à l'exception des transferts).	40 ou moins	24,7	✓
Vous servir rapidement et avec courtoisie.	Nous veillerons à répondre à 80 % des appels en 30 secondes ou moins.	80 %	83 %	✓
	Nous veillerons à régler 80 % des demandes reçues sur le Web en moins de deux jours ouvrables.	80 %	95 %	✓

Expérience clients sur notre réseau

La satisfaction de la clientèle de 79 % pour GO a dépassé nos objectifs annuels d'un point de pourcentage. La satisfaction de la clientèle d'UP Express a dépassé les attentes avec une note de 90 %, soit trois points au-dessus de l'objectif.

Après une ponctualité fiable, la communication avec les clients est le deuxième facteur de satisfaction des clients. Les améliorations apportées aux communications grâce à la nouvelle signalisation numérique et à l'introduction de la messagerie instantanée ont entraîné une augmentation de quatre points de la satisfaction globale à l'égard de la communication par rapport aux résultats de 2018-2019, ce qui a contribué à l'atteinte globale des objectifs de satisfaction de la clientèle.

La formation mensuelle de la satisfaction de la clientèle et la planification des mesures à prendre dans l'ensemble de l'entreprise sont axées sur l'amélioration continue et, au cours de la dernière année, un groupe de préparation au changement a été mis sur pied pour planifier et soutenir les clients de façon proactive au moyen de changements et d'interruptions de service.

Ces améliorations de l'expérience client, l'augmentation du service aux heures de pointe et hors heures de pointe et la campagne de marketing Profitez de votre temps avec GO pour promouvoir les objectifs de voyage des clients se sont traduites par un nombre de passagers d'une année à l'autre à la fin de février, avant COVID-19, suivi d'un pourcentage plus élevé de 5.5 (adaptation pour les embarquements d'enfants et les jours ouvrables). Sept des dix mois de nombre de passagers de GO les plus élevés de tous les temps ont eu lieu au cours du dernier exercice financier.

Nous avons constaté une augmentation de 89 pour cent du nombre de passagers pour les événements, qui est passé à 750 000, et une augmentation du nombre de partenariats pour les événements, qui est passé de 13 à 30. Il y a aussi eu cinq nouveaux partenariats PRESTO Avantages cette année, avec une augmentation de 133 pour cent des rachats PRESTO Avantages en 2019-2020.

Les partenariats événementiels ont également enregistré une croissance considérable de leurs revenus de 106 pour cent. Notre partenariat au congrès des Témoins de Jéhovah de juillet à Toronto a été un moment fort qui comprenait un code promotionnel UP Express et des programmes de ventes de groupe.

La COVID-19 a eu une incidence directe sur le rendement de notre stratégie de services et d'événements, cinq événements ayant été annulés en mars 2020. Par conséquent, le nombre de passagers au cours de l'exercice financier a affiché une croissance de 0,4 pour cent (rajustée en fonction des droits d'entrée et des jours ouvrables des enfants) et n'a pas atteint notre objectif.

Les campagnes marketing intégrées de la marque et d'activation des partenariats ont appuyé les changements apportés à deux politiques tarifaires, la réduction des tarifs les trajets courts, le programme de déplacements gratuits pour les enfants et l'introduction des forfaits électroniques GO, y compris le laissez-passer « Dimanche amusant » et la promotion du tarif « Courte rencontre » d'UP Express.

Nous avons mis en place un programme de revente de billets qui nous a permis d'accéder au marché secondaire des billets et un nouveau programme de billets d'entreprise UP Express.

Le Wi-Fi à bord des trains et des autobus GO est un avantage auquel les clients souhaitent avoir accès depuis longtemps. Au cours du dernier exercice financier, nous avons finalisé la solution Wi-Fi gratuite et la sélection de notre partenaire, Icomera, en juillet 2019. Les plans de mise en œuvre seront lancés plus tard en 2020.

Notre stratégie de vente au détail a progressé en 2019-2020 pour améliorer l'expérience client :

- Nous avons ouvert deux franchises Tim Hortons, à l'intérieur de la gare GO de Burlington en juin 2019, et à côté de la gare GO d'Oshawa en septembre 2019, et les ventes et les commentaires des clients ont dépassé les attentes.
- Balzac's Coffee Roasters à UP Express à la gare Union a connu sa meilleure performance en cinq ans.
- L'offre des machines distributrices a été étendue à Oshawa, Cooksville, Guildwood et UP Express à Union.
- Des camions-restaurants saisonniers ont été installés aux gares d'Oshawa, de Whitby, de Rouge Hill et d'Ajex au printemps, à l'été et à l'automne 2019.
- Une offre de partenariat - services alimentaires a été lancée afin de placer la vente au détail dans neuf gares GO.
- Un test de distribution automatique réussi avec Chargerent (machine de location pour charger la batterie de portable et téléphone portable) dans cinq gares GO.

- Purolator a manœuvré un camion à la gare GO de Scarborough pendant toute l'année et continuera de le faire jusqu'en 2020.

De nouveaux partenariats ont été établis cette année :

- Lancement d'un partenariat pilote avec Lyft et GO Transit en juillet 2019.
- Un partenariat pluriannuel avec la CAA, GO Transit et PRESTO a été lancé en mai 2019.
- Lancement du programme pilote avec les employés de l'aéroport GO et de la GTAA en décembre 2019.

En 2019-2020, Metrolinx a construit cinq nouveaux panneaux publicitaires numériques dans tout le réseau. Au quatrième trimestre de 2019-2020, nous avons lancé un appel d'offres public pour des panneaux publicitaires numériques supplémentaires sur le réseau Metrolinx.

Des partenariats médiatiques en nature ont également été négociés avec TVO, Corus Entertainment et le Globe and Mail.

La première phase de la modernisation et de l'expansion de nos biens publicitaires dans six gares du réseau GO a été achevée au cours du dernier exercice financier, y compris 74 postes fixes et modernisés, et 37 nouvelles ressources numériques, ce qui représente une augmentation de 13 pour cent des revenus publicitaires pour 2019-2020.

La croissance globale des revenus publicitaires a augmenté de 25 pour cent par rapport à l'année précédente.

Nous avons également continué de tirer parti de ces ressources médiatiques pour amplifier notre publicité de marque et soutenir les messages de santé publique pendant la COVID-19.

Alors que nous nous efforçons constamment d'accroître la satisfaction de la clientèle et d'améliorer l'expérience client, nous avons mis en place de nouveaux outils de suivi pour découvrir de nouvelles perspectives client et avons amélioré nos modèles de prévision en 2019-2020 à un niveau élevé de précision, en ajoutant de nouvelles sources de données pour améliorer l'exactitude. Au cours de la COVID-19, de nouveaux outils ont été mis au point et des recherches ont été menées auprès des clients pour appuyer nos communications de marketing sur la planification de l'amélioration des activités et le rétablissement du nombre de passagers, qui rassureront nos clients en leur disant qu'ils sont en sécurité et qu'ils peuvent se sentir en sécurité en choisissant nos services de transport en commun.

Gouvernance

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

Le conseil d'administration est responsable d'établir l'orientation stratégique de Metrolinx, de cerner, de gérer et de contrôler les risques, ainsi que de superviser les opérations. Le président du Conseil relève quant à lui du ministre des Transports.

Le conseil d'administration de Metrolinx comprend jusqu'à 15 membres issus de plusieurs communautés de la région élargie du Golden Horseshoe. Ils sont nommés par décret en vertu de la Loi de 2006 sur Metrolinx.

Membres du Conseil actuels	Période de service	Rémunération annuelle
Donald Wright, président	Siège du 16 août 2019 au 15 août 2022	146 700 \$
Rick Byers	Siège du 12 décembre 2019 au 11 décembre 2022	La rémunération sera versée au cours de l'exercice financier 2020-2021.
Bryan Davies, vice-président	Siège du 8 septembre 2015 au 14 novembre 2020	7 750 \$
Janet Ecker	Siège du 31 octobre 2012 au 30 octobre 2022	4 500 \$
Luigi Ferrara	Siège du 17 janvier 2019 au 16 janvier 2022	4 100 \$
Michael Kraljevic	Siège du 17 janvier 2019 au 16 janvier 2022	4 300 \$
Tony Marquis	Siège du 6 décembre 2019 à novembre 7=5, 2022.	La rémunération sera versée au cours de l'exercice financier 2020-2021.
Emily Moore	Siège du 17 janvier 2019 au 16 janvier 2022	4 300 \$

Reg Pearson	Siège du jeudi 14 février 2019 au 13 février 2022	4 100\$
Robert Poirier	Siège du 17 janvier 2019 au 16 janvier 2022	5 100 \$
Clio Straram	Siège du 17 janvier 2019 au 16 janvier 2022	3 500 \$
Paul Tsaparis	Siège du 17 janvier 2019 au 16 janvier 2022	4 500 \$
Phil Verster, président et chef de la direction	Siège du 2 octobre 2017 au 1 octobre 2020	Phil Verster 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.

RAPPORT DE GESTION

Rapport de gestion

Rendement général

Les produits de Metrolinx sont constitués des produits tarifaires générés par les services de transport en commun, notamment les services d'autobus et de train, ainsi que des produits non tarifaires, y compris ceux tirés des partenariats, de la publicité, des droits versés par les fournisseurs de transport en commun pour l'emploi du système PRESTO et de la location d'espaces commerciaux. La perte nette représente l'excédent des charges d'exploitation (compte tenu de l'amortissement) sur les produits générés pour l'exercice. La perte nette de 18,4 M\$ de l'exercice clos le 31 mars 2020 est supérieure à la perte réelle de 15,3 M\$ de l'exercice 2018-2019, mais inférieure à la perte prévisionnelle de 2019-2020, qui avait été établie à 40,0 M\$.

La fin de l'exercice s'est déroulée dans un contexte sans précédent, marqué par la pandémie de COVID-19, qui a réduit de près de 95 % le total des embarquements de Metrolinx comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent, en plus d'avoir entraîné des changements dans la prestation des services par Metrolinx. En réponse à la baisse d'achalandage, les services Go Rail ont été réduits d'environ 29 % à la mi-mars et de 55 % après la clôture de l'exercice.

Grâce aux tableaux de bord des services d'autobus et de train GO et du service UP, Metrolinx peut suivre l'utilisation que les clients font de ses services en ces temps de distanciation physique, ce qui l'aide à déterminer les niveaux d'utilisation appropriés compte tenu des consignes de distanciation à respecter. Ces outils permettront aussi à Metrolinx d'adapter la reprise de ses services lorsque les consignes seront assouplies. Metrolinx pourra évaluer la mesure dans laquelle les utilisateurs recommencent à fréquenter le réseau et repérer les zones où il y a de la demande.

Le tableau ci-après résume, sur une base consolidée, les produits, les charges d'exploitation et l'achalandage enregistrés par Metrolinx pour l'exercice 2019-2020 et pour les trois exercices précédents ainsi que les prévisions pour 2019-2020

Sommaire des résultats de l'agence (chiffres arrondis au millier près)	2016-17 Réels	2017-18 Réels	2018-19 Réels	2019-20 Réels	2019-20 Prévus
Charges d'exploitation	849 735 000	994 532 000	1 156 399 000	1 329 579 000	1 148 865 000
Produits tarifaires	519 899 000	540 989 000	566 663 000	574 160 000	628 559 000
Produits non tarifaires	52 143 000	64 688 000	95 383 000	132 324 000	159 093 000
Achalandage	70 232 000	72 374 000	76 225 000	76 334 000	82 113 000

Rapport financier

Le présent rapport de gestion de Metrolinx doit être lu en parallèle avec les états financiers audités et les notes annexes des exercices clos le 31 mars 2017 (exercice 2016-2017), le 31 mars 2018 (exercice 2017-2018), le 31 mars 2019 (exercice 2018-2019) et le 31 mars 2020 (exercice 2019-2020).

Données financières	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	2019-20	2019-20
(chiffres arrondis au millier près)	Réels	Réels	Réels	Réels	Prévus	Écart
Produits						
Produits tarifaires	519 899 000	540 989 000	566 663 000	574 160 000	628 559 000	(54 399 000)
Produits non tarifaires	52 143 000	64 688 000	95 383 000	132 324 000	159 093 000	(26 769 000)
Apports provinciaux	262 834 000	341 309 000	478 135 000	590 394 000	321 214 000	269 180 000
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	520 871 000	616 494 000	700 977 000	803 312 000	778 650 000	24 662 000
Profit (perte) à la cession d'immobilisations	(376 000)	19 837 000	(536 000)	14 410 000	-	14 410 000
Total des produits	1 355 370 000	1 583 317 000	1 840 622 000	2 114 600 000	1 887 516 000	227 084 000
Charges						
Fournitures et services	88 746 000	97 112 000	177 074 000	318 232 000	121 676 000	196 556 000
Entretien du matériel	99 944 000	118 192 000	117 855 000	138 332 000	131 557 000	6 775 000
Installations et voies	129 897 000	146 002 000	168 967 000	145 414 000	145 679 000	(265 000)
Salaires et charges sociales*	282 963 000	318 656 000	336 167 000	352 201 000	340 429 000	11 772 000
Exploitation	248 185 000	314 570 000	356 336 000	375 400 000	409 524 000	(34 124 000)
Amortissement des immobilisations	521 815 000	611 795 000	699 248 000	803 105 000	778 323 000	24 782 000
Amortissement de l'actif au titre du bail à long terme	327 000	327 000	327 000	327 000	327 000	-
Total des charges	1 371 877 000	1 606 654 000	1 855 974 000	2 133 011 000	1 927 515 000	205 496 000
Perte nette	(16 507 000)	(23 337 000)	(15 352 000)	(18 411 000)	(39 999 000)	21 588 000

Note :

Les chiffres peuvent ne pas s'additionner en raison de l'arrondissement.

* Les données réelles tiennent compte des obligations à long terme comptabilisées au titre des avantages postérieurs à l'emploi, qui ne sont pas capitalisés.

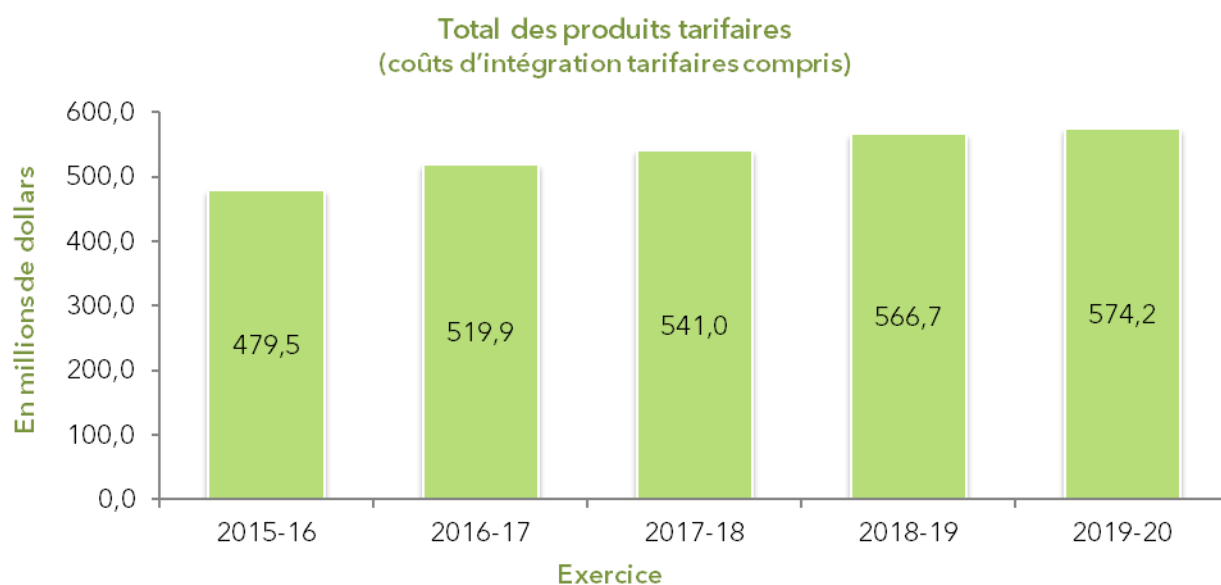
Produits

Produits tarifaires

Les produits tarifaires de Metrolinx pour 2019-2020, qui sont générés par les services de transport en commun, notamment les services d'autobus et de train, ont augmenté pour s'établir à 574,2 M\$, comparativement à 566,7 M\$ pour l'exercice précédent. Le montant net des produits tarifaires a augmenté de 7,5 M\$, ou 1,3 %, pour plusieurs raisons, notamment un accroissement de 11 % des services GO Rail. Près de 213 nouveaux trajets ferroviaires GO hebdomadaires ont été ajoutés sur les lignes Kitchener, Lakeshore East et Lakeshore West, des trajets hebdomadaires ont été prolongés sur les lignes Lakeshore West et Kitchener et les trajets de fin de semaine vers Niagara Falls et St. Catharines sont maintenant offerts toute l'année. L'accroissement des produits reflète également l'augmentation de l'achalandage d'UP Express, qui a progressé de 4,6 %. Les services ont été réduits de 29 % à la mi-mars en raison de la baisse de l'achalandage entraînée par la pandémie de COVID-19.

L'achalandage a été favorisé par plusieurs nouvelles initiatives liées aux produits tarifaires. L'amélioration de l'expérience client, la mise en œuvre d'une stratégie tarifaire et des projets d'expansion du service ont continué d'accroître l'achalandage et, par le fait même, les produits tarifaires. L'achalandage de Metrolinx a affiché une solide croissance pour la majeure partie de l'exercice 2019-2020, à l'exception des dernières semaines de mars, où il a chuté en raison de la pandémie de COVID-19. Le total des coûts d'intégration tarifaire découlant des rabais pour trajets combinés s'élève à 23,4 M\$.

Pour l'exercice, les produits tarifaires ont été de 54,4 M\$ inférieurs aux prévisions, soit une baisse de 8,7 %, ce résultat rendant compte du repli de l'achalandage et des produits causé par la COVID-19 et de la diminution du tarif GO moyen. Au cours des cinq exercices de 2015-2016 à 2019-2020, les produits tarifaires ont augmenté à un taux annuel composé de 3,7 %.



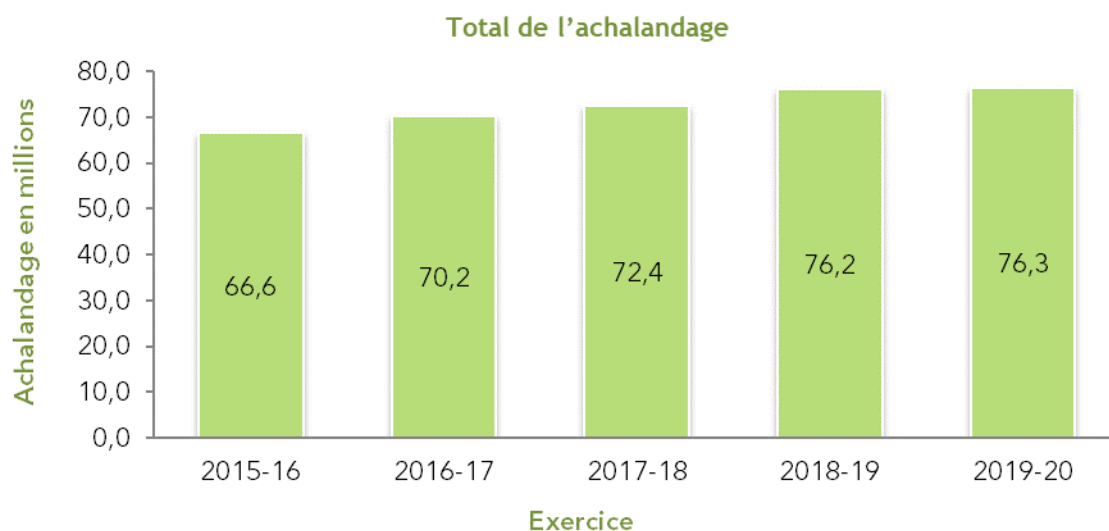
Achalandage

Pour Metrolinx, l'achalandage représente l'utilisation des trains GO et UP et des autobus GO dans l'ensemble de la région. L'achalandage d'un exercice à l'autre a augmenté, passant de 76,2 millions pour 2018-2019 à 76,3 millions pour 2019-2020, ce qui représente une hausse de 0,1 million ou de 0,1 %. En regard des données de mars 2019, l'achalandage de mars 2020 a reculé de 3,3 millions en raison essentiellement de l'émergence de la pandémie de COVID-19 à la mi-mars et de ses lourdes répercussions sur l'achalandage.

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

- trajets de fin de semaine vers Niagara Falls et St. Catharines offerts toute l'année;
- diminution du tarif GO pour les trajets de courte distance (10 km ou moins) et déplacements gratuits pour les enfants de 12 ans et moins (*GO gratuit pour les enfants*);
- lancement d'un projet-pilote de billetterie électronique conçu pour favoriser la croissance dans les marchés des déplacements saisonniers et des déplacements occasionnels;
- promotion d'achat en ligne Dimanche rempli de plaisir avec GO (*Dimanche amusant*), qui offrait aux clients des déplacements illimités sur GO Transit pour 10 \$;
- bonification de l'offre de trains GO en période de pointe dans les corridors ferroviaires de Lakeshore West et de Kitchener;
- bonification de l'offre de trains GO en période hors pointe dans les corridors ferroviaires de Barrie, Stouffville et Lakeshore.

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

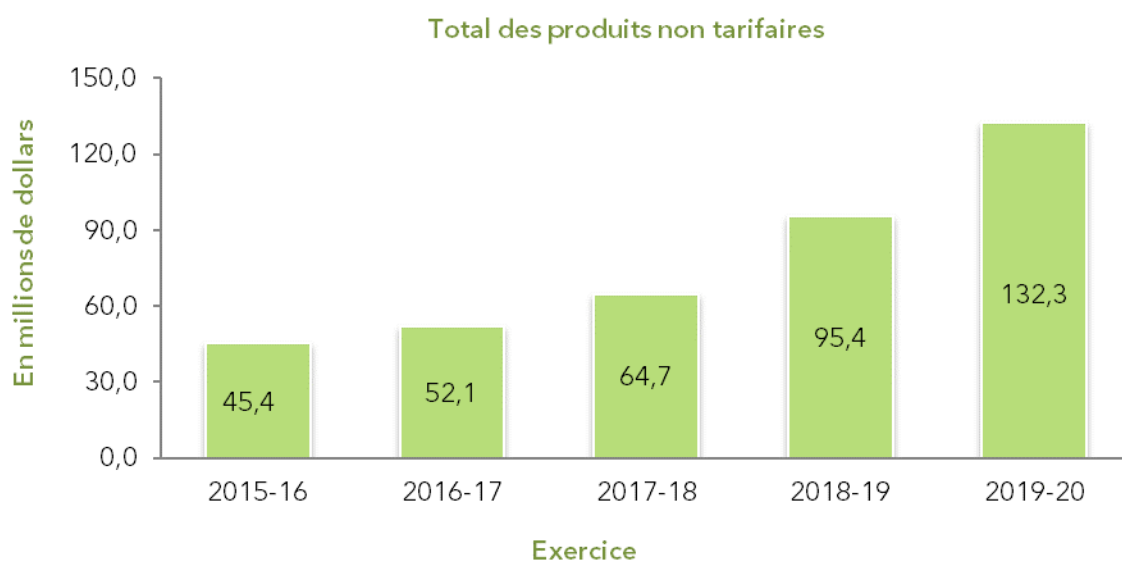


Au cours des cinq exercices allant de 2015-2016 à 2019-2020, l'achalandage a augmenté au taux annuel composé de 2,8 %.

Produits non tarifaires

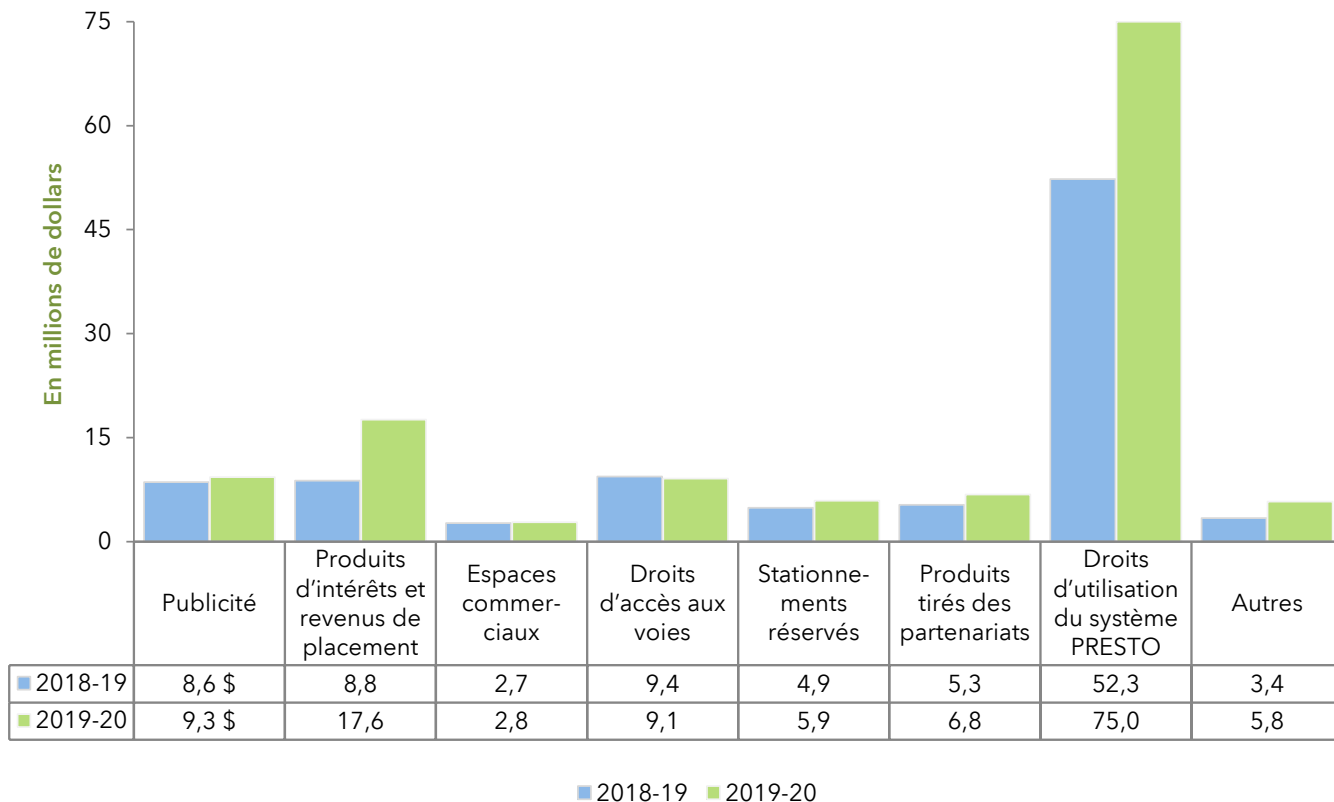
Les produits non tarifaires représentent les produits tirés des partenariats et de la publicité, les droits perçus auprès de la TTC et d'autres fournisseurs de transport en commun pour l'emploi du système PRESTO, les droits d'accès aux corridors et les produits tirés de la location d'espaces commerciaux.

Le graphique ci-après illustre l'évolution des produits non tarifaires de 2015-2016 à 2019-2020. Pour 2019-2020, les produits non tarifaires s'élèvent à 132,3 M\$ (exclusion faite des profits ou des pertes à la vente d'immobilisations), contre 95,4 M\$ pour 2018-2019, ce qui représente une hausse de 36,9 M\$ ou 38,7 %.



Pendant les cinq exercices de 2015-2016 à 2019-2020, les produits non tarifaires ont augmenté à un taux annuel composé de 23,9 %. Le graphique ci-après donne la ventilation des produits non tarifaires pour les exercices clos les 31 mars 2019 et 2020.

Produits non tarifaires



La hausse des produits non tarifaires de l'exercice considéré s'explique d'abord et avant tout par l'accroissement des produits tirés des droits d'utilisation du système PRESTO. Ces droits sont passés de 52,3 M\$ en 2018-2019 à 75,0 M\$ en 2019-2020, soit une hausse de 22,7 M\$ ou 43,4 %. La hausse des droits d'utilisation est surtout attribuable à l'utilisation accrue de la carte PRESTO et aux principales améliorations apportées à l'expérience client, notamment l'option de clavardage en ligne PRESTO, la réduction du montant minimum pouvant être chargé sur la carte PRESTO de 10 \$ à 0,05 \$, la bonification de l'expérience client offerte au moyen des médias sociaux et l'amélioration des communications clients. En outre, PRESTO a régulièrement amélioré la disponibilité du matériel et a continué d'offrir de nouvelles formules de paiement en lançant les billets PRESTO de la TTC.

Les produits non tarifaires tirés des partenariats proviennent de plusieurs sociétés partenaires du secteur privé, notamment des secteurs des services financiers, de l'information et des technologies, de l'électronique grand public et de la vente d'aliments au détail. Les produits tirés des partenariats sont passés de 5,3 M\$ en 2018-2019 à 6,8 M\$ en 2019-2020, soit une hausse de 1,5 M\$, ou 28,3 %.

Les produits d'intérêts et revenus de placement sont passés de 8,8 M\$ en 2018-2019 à 17,6 M\$ en 2019-2020, soit une hausse de 8,8 M\$ ou 100 %, qui découle de l'accroissement des intérêts provenant du rendement en intérêt accru et de l'augmentation du solde bancaire du porte-monnaie électronique PRESTO attribuable à la montée des produits des commissions.

Metrolinx est propriétaire de la plupart des corridors de transport ferroviaire qu'elle utilise et qu'elle partage avec ses partenaires, entre autres, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le « CN ») et le Chemin de fer Canadien Pacifique (le « CP »). Les partenaires ferroviaires paient des droits d'accès aux corridors appartenant à Metrolinx, droits qui couvrent les coûts de signalisation, d'aiguillage et de communication. Les droits d'accès aux voies ont diminué de 0,3 M\$, ou 3,2 %, passant de 9,4 M\$ en 2018-2019 à 9,1 M\$ en 2019-2020.

Nous nous attendons à une croissance des produits non tarifaires à mesure que nous augmenterons les services et la capacité de nos infrastructures, notamment en ouvrant de nouvelles gares, en modernisant nos actifs publicitaires, en établissant de nouveaux partenariats avec des entreprises et des commanditaires et en offrant le Wi-Fi gratuit à bord des autobus et des trains. Toutefois, la COVID-19 aura d'importantes répercussions sur les échéanciers de construction et sur les produits.

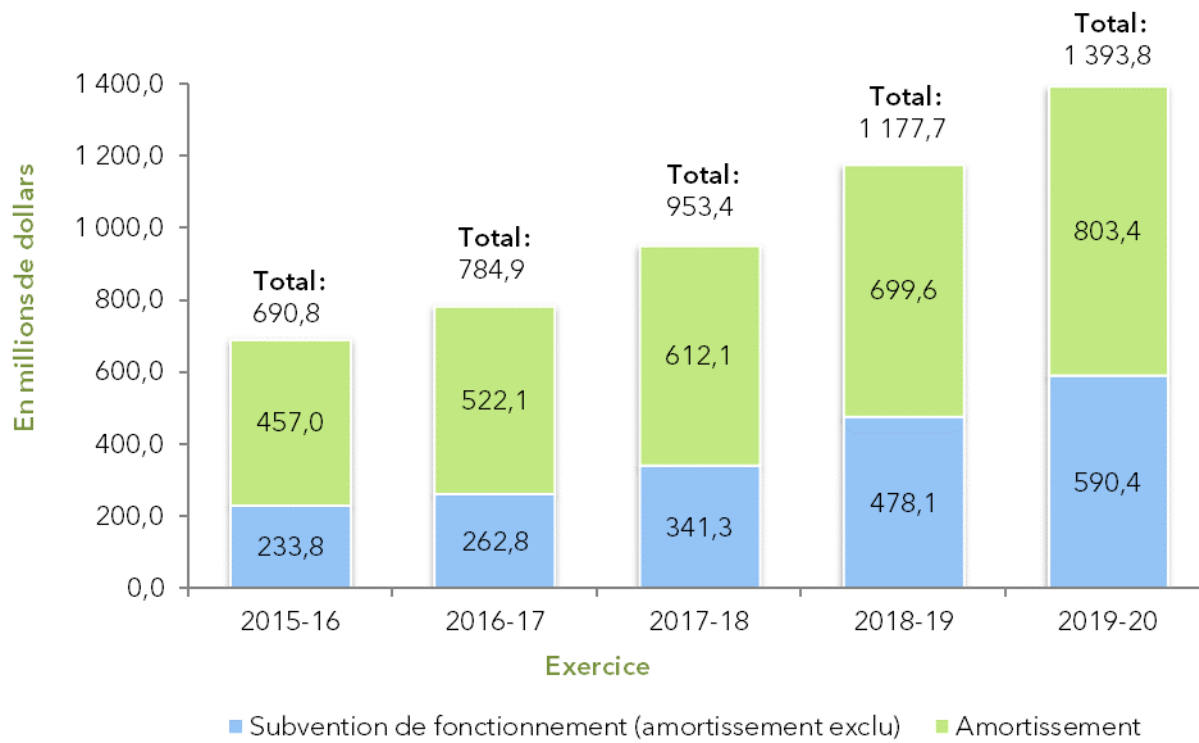
Financement public

Subvention de fonctionnement

Metrolinx a reçu environ 590,4 M\$ de la Province de l'Ontario (la « Province ») sous forme de subvention de fonctionnement en 2019-2020, soit une hausse d'environ 112,3 M\$, ou 23,5 %, par rapport à la subvention de 478,1 M\$ reçue en 2018-2019. Les réductions de subventions prévues pour 2019-2020 ont été contrebalancées par les apports supplémentaires qui ont dû être versés pour compenser la baisse des produits attribuable à la COVID-19 et par les ajustements aux dépenses d'investissement et ajustements comptables qui ont dû être apportés. Depuis 2015-2016, la subvention de fonctionnement versée par la Province s'est accrue chaque année au taux annuel composé de 20,4 %. Aucune subvention de fonctionnement municipale ou fédérale n'a été reçue au cours des cinq derniers exercices. La subvention de fonctionnement sert à financer plusieurs engagements pris dans le cadre du Plan de transport régional (« PTR »). La subvention est financée par la Province pour couvrir les charges d'exploitation, déduction faite des produits gagnés.

L'amortissement a été intégralement pris en charge par la Province. La charge d'amortissement de l'exercice s'élève à 803,4 M\$, soit 103,8 M\$ de plus que les 699,6 M\$ inscrits à l'exercice précédent, en raison des investissements continus de Metrolinx dans des projets d'immobilisations.

Subvention de fonctionnement et amortissement



Subventions aux investissements

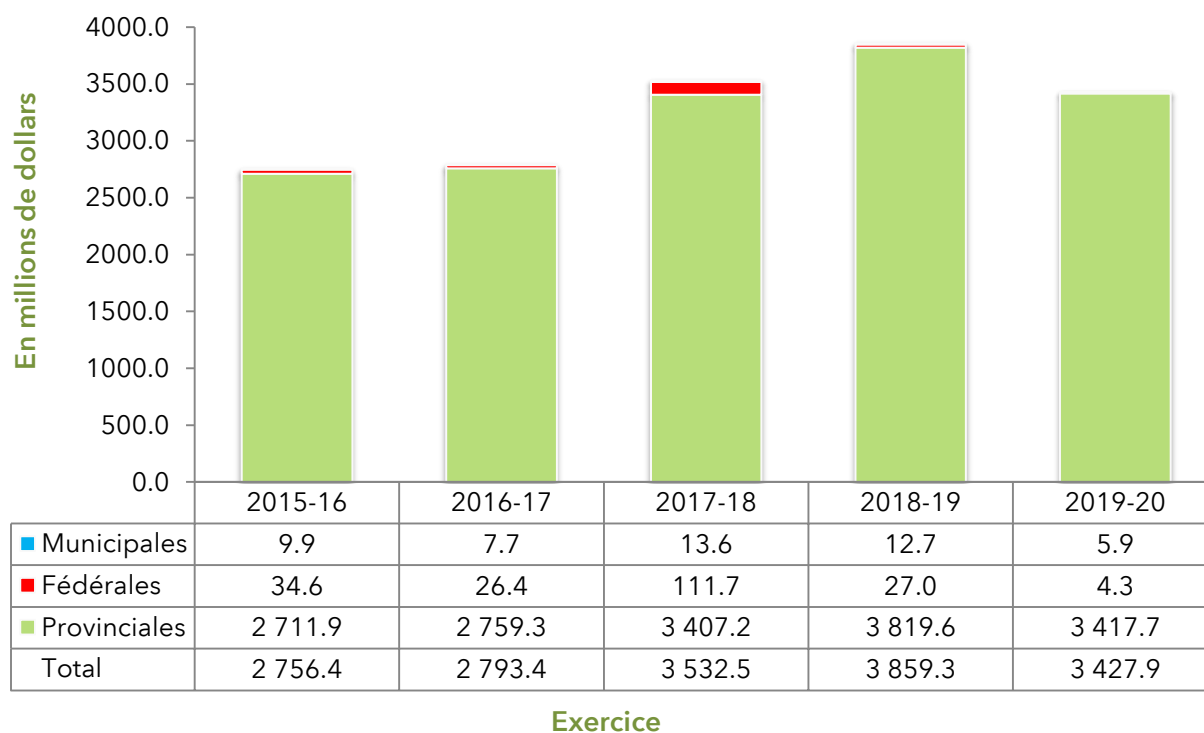
Les subventions aux investissements sont passées de 3 859,3 M\$ en 2018-2019 à 3 427,9 M\$ en 2019-2020, soit une baisse de 431,4 M\$. Le financement versé par la Province a totalisé 3 417,7 M\$ pour 2019-2020. Metrolinx a aussi reçu du financement d'un montant de 4,3 M\$ du gouvernement fédéral et de 5,9 M\$ d'administrations municipales pour les investissements.

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

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

Le financement fédéral a fléchi, passant de 27,0 M\$ l'an dernier à 4,3 M\$. Le financement municipal des investissements est quant à lui passé de 12,7 M\$ en 2018-2019 à 5,9 M\$ en 2019-2020.

Subventions aux investissements



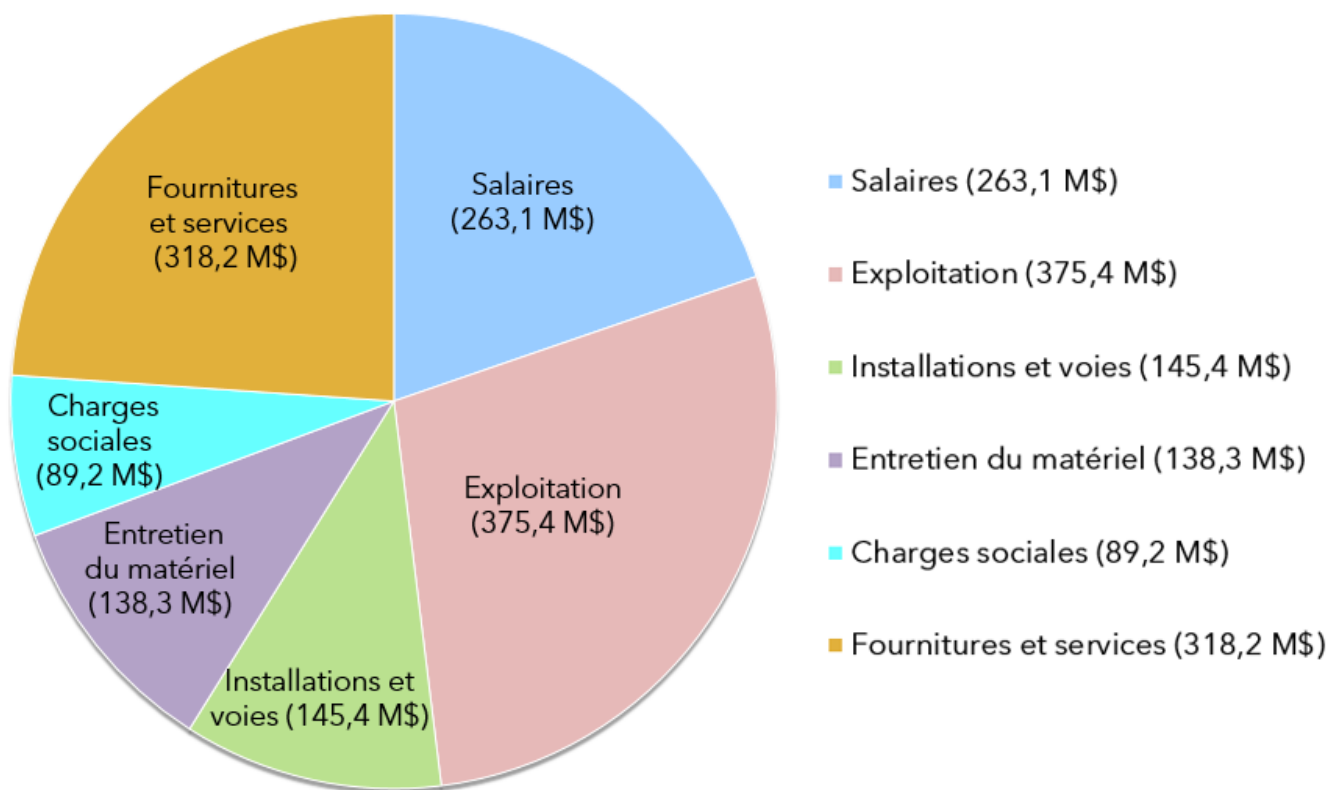
Charges d'exploitation et dépenses d'investissement

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation, avant amortissement, se chiffrent à 1 329,6 M\$ pour l'exercice, soit 180,7 M\$, ou 15,7 %, de plus que les charges de 1 148,9 M\$ prévues au budget. La hausse s'explique essentiellement par un accroissement d'environ 196,6 M\$ lié aux fournitures et services, largement attribuable aux ajustements aux investissements et à l'augmentation des frais liés aux appels d'offres et par une augmentation d'environ 11,8 M\$ des sommes consacrées aux salaires et charges sociales, facteurs neutralisés en partie par une baisse d'environ 34,1 M\$ des charges liées à l'exploitation en raison de différents frais d'exploitation, notamment le carburant et les assurances.

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

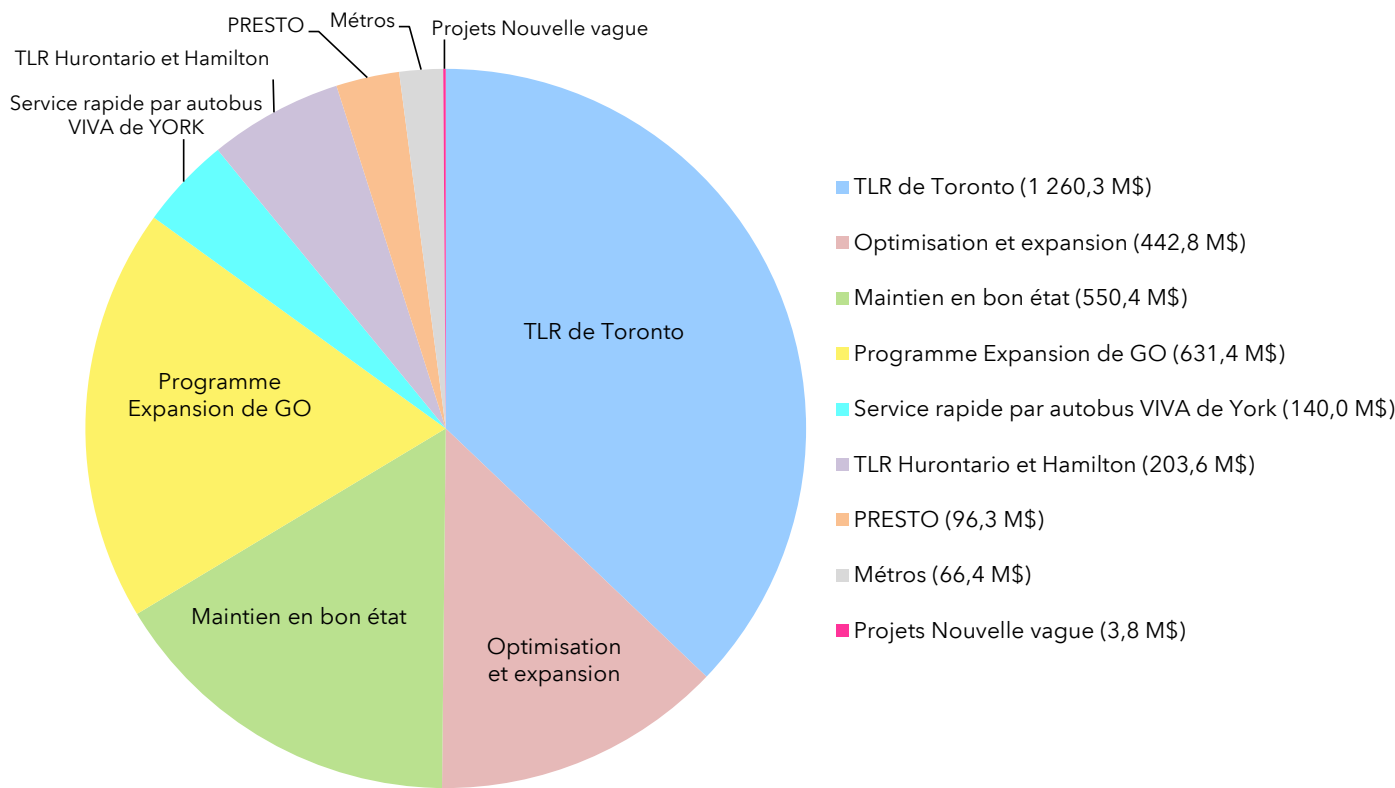
Charges d'exploitation par catégorie



Dépenses d'investissement

En 2019-2020, 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. Les projets d'investissement d'envergure suivants se sont poursuivis et ont franchi de grands jalons au cours de l'exercice : la mise en œuvre du programme Expansion de GO (travaux préliminaires et activités d'approvisionnement du projet de travaux sur le corridor ferroviaire), la planification et la conception des projets de métro prioritaires ainsi que la construction du réseau de transport du service rapide par autobus VIVA, du TLR d'Eglinton-Crosstown et du TLR de Finch West. D'importants investissements ont aussi été réalisés au titre du programme de maintien en bon état des infrastructures existantes et d'amélioration de la sécurité et de la fiabilité (le « programme de maintien en bon état »). Pour 2019-2020, les dépenses d'investissement totalisent 3 395,0 M\$.

Dépenses en immobilisations par catégorie 2019-2020



Dépenses d'investissement – prévues et réelles

Metrolinx poursuit un programme d'envergure en croissance qui comprend des projets distinctifs tels que le programme Expansion de GO, le TLR Eglinton Crosstown, le TLR Finch West, le TLR Hurontario, et le service rapide par autobus VIVA de York. En outre, la planification et la conception des projets de métro prioritaires, soit la ligne Ontario, le prolongement vers l'ouest de la ligne de métro Eglinton Crosstown, le prolongement de la ligne de métro vers Scarborough et le prolongement de la ligne de métro Yonge North, ont nettement progressé. Pour 2019-2020, les dépenses d'investissement de Metrolinx s'élèvent à 3 395,0 M\$, soit 482,4 M\$ de moins que le budget annuel de 3 877,4 M\$.

Les fonds alloués aux dépenses d'investissement ont été sous-utilisés en partie à cause de l'impact de la COVID-19 au mois de mars 2020, notamment en ce qui concerne l'avancement des travaux et le virage vers le télétravail amorcé par la plupart des entreprises de services professionnels. En outre, les objectifs fixés pour plusieurs projets n'ont pas été atteints conformément aux prévisions de 2019-20, ce qui a été la principale cause de sous-utilisation des fonds. Fait à noter également, vu le changement de traitement comptable et les ajustements aux dépenses d'investissement, les éléments suivants ont été reclassés des dépenses d'investissement aux charges d'exploitation : les frais liés aux appels d'offres, les coûts engagés au titre du TLR de Hamilton par suite de l'annulation du projet et les coûts engagés pour le prolongement de la ligne de métro Yonge North avant le 1^{er} septembre 2019.

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 accessible toute la journée. Les dépenses d'investissement liées au programme Expansion de GO sont estimées à 26,8 G\$. Les fonds alloués pour le programme Expansion de GO sont ceux qui ont été le moins utilisés cet exercice en raison de retards dans l'acquisition de biens fonciers, de la progression moins rapide que prévu des travaux préparatoires liés aux services publics, de changements apportés au calendrier d'approvisionnement et de retards liés aux projets P3.

Le programme de maintien en bon état vise les actifs dont la réparation, l'entretien et la réhabilitation sont régulièrement prévus. Les dépenses réelles de 550,4 M\$ sont inférieures d'environ 150,3 M\$ aux prévisions. Afin de respecter davantage les cibles de dépenses, une meilleure évaluation de l'état des actifs et une meilleure planification de leur gestion sont effectuées de manière à s'assurer que les projets du programme de maintien en bon état sont menés à bien dans le respect de leurs cibles de dépenses. L'accent est également mis sur l'amélioration de la qualité des données et sur la communication de l'information sur les contrats et sur le détail des coûts.

Plusieurs améliorations ont été apportées à PRESTO, notamment la livraison et l'installation de terminaux de rechargement en libre-service de deuxième génération, de nouveaux appareils PRESTO et l'amélioration du clavardage en ligne offert à la clientèle.

Dépenses d'investissement par catégorie (en millions de dollars)	2019-20 Réel	2019-20 Prévu	2019-20 Écart
Expansion et optimisation	442,8	816,4	(373,6)
Maintien en bon état	550,4	700,7	(150,3)
Métros	66,4	107,2	(40,8)
Programme Expansion de GO	631,4	1 081,9	(450,5)
Transport en commun rapide - Service rapide par autobus VIVA de York	140,0	102,7	37,3
Transport en commun rapide - TLR de Toronto	1 260,3	1 574,2	(313,9)
Transport en commun rapide - Hamilton	(74,8)	180,8	(255,6)
Transport en commun rapide - Hurontario	278,4	372,4	(94,0)
Projets Nouvelle vague	3,8	5,6	(1,8)
PRESTO	96,3	100,4	(4,1)
Autres*	-	(1 164,9)	1 164,9
Total	3 395,0	3 877,4	(482,4)

* À compter de l'exercice 2019-2020, le plan du gouvernement intègre des niveaux plus viables d'investissement dans les infrastructures. Le plan inclut également des prévisions plus réalistes des calendriers de construction pour les principaux projets planifiés ou en cours, dans le respect de la tendance réelle des dépenses.

Gestion des risques d'entreprise

Metrolinx continue d'améliorer son programme de gestion des risques d'entreprise pour favoriser une approche décisionnelle fondée sur une bonne connaissance des risques, pour évaluer les possibilités et pour s'assurer de respecter l'exigence imposée par le gouvernement de l'Ontario à tous les organismes provinciaux quant à l'utilisation d'une approche fondée sur une bonne connaissance des risques aux fins de la gestion des activités. Le processus d'identification, d'évaluation, de gestion, de surveillance et de présentation des risques est essentiel à l'atteinte continue des objectifs stratégiques de l'organisation.

En 2019-2020, Metrolinx a formulé et peaufiné des énoncés sur l'appétit pour le risque qui orientent les processus de prise de décision et de planification stratégique et a examiné le niveau de tolérance au risque de l'organisation. Le fait d'officialiser ces éléments et d'assurer une formation continue sur divers aspects du risque, comme l'identification des risques, les plans d'action, l'appétit pour le risque et la tolérance au risque, permettra de mieux intégrer la sensibilisation au risque à l'échelle de l'organisation et de mieux influencer sur les décisions stratégiques et les décisions opérationnelles courantes.

En 2020-2021, Metrolinx continuera de passer en revue les risques pertinents chaque mois et de veiller à ce qu'un plan de réduction des risques à jour soit en place. La direction continuera de s'employer à gérer les risques et à atténuer tous les événements comportant des risques et les autres facteurs importants ayant une incidence sur les résultats. Les risques recensés appartiennent aux catégories suivantes :

- **Sécurité** - comprend les risques liés à l'aptitude au travail des employés, à la résilience climatique, aux passages à niveau, aux zones piétonnières des gares d'autobus ainsi qu'à la planification de la reprise des activités et la planification en cas de pandémie;
- **Expérience client** - comprend les risques liés à l'expérience client de PRESTO;
- **Finances** - comprend les risques liés à l'achalandage, à la prévision des produits et à la gouvernance des données;
- **Exploitation** - comprend les risques liés à la ponctualité;
- **Cybersécurité** - comprend les cyberrisques liés à la technologie;
- **Projets** - comprend les risques liés à la réalisation de projets d'investissement, notamment Eglinton Crosstown, le projet d'amélioration de la gare Union, la présentation de l'étendue du projet pour le programme Expansion de GO et le prolongement du corridor ferroviaire, ainsi que la capacité de réaliser des projets d'investissement.

Metrolinx continuera également d'améliorer son plan de gestion des risques d'entreprise. Le plan de formation sur les risques sera déployé dans différents secteurs de l'organisation selon des modalités distinctes. L'outil de signalement des risques sera bonifié pour améliorer les principales fonctions de signalement et permettre une meilleure communication de l'information dans l'organisation. L'intégration en matière de gestion des risques à l'échelle des unités d'exploitation, des programmes et des projets continuera d'être une priorité. La fonction de gestion du risque d'entreprise continuera d'identifier les risques actuels et naissants, à les évaluer et à en informer qui de droit, ainsi que de veiller à ce que les risques fassent l'objet de discussions à tous les échelons de l'organisation.

Indicateurs clés de performance

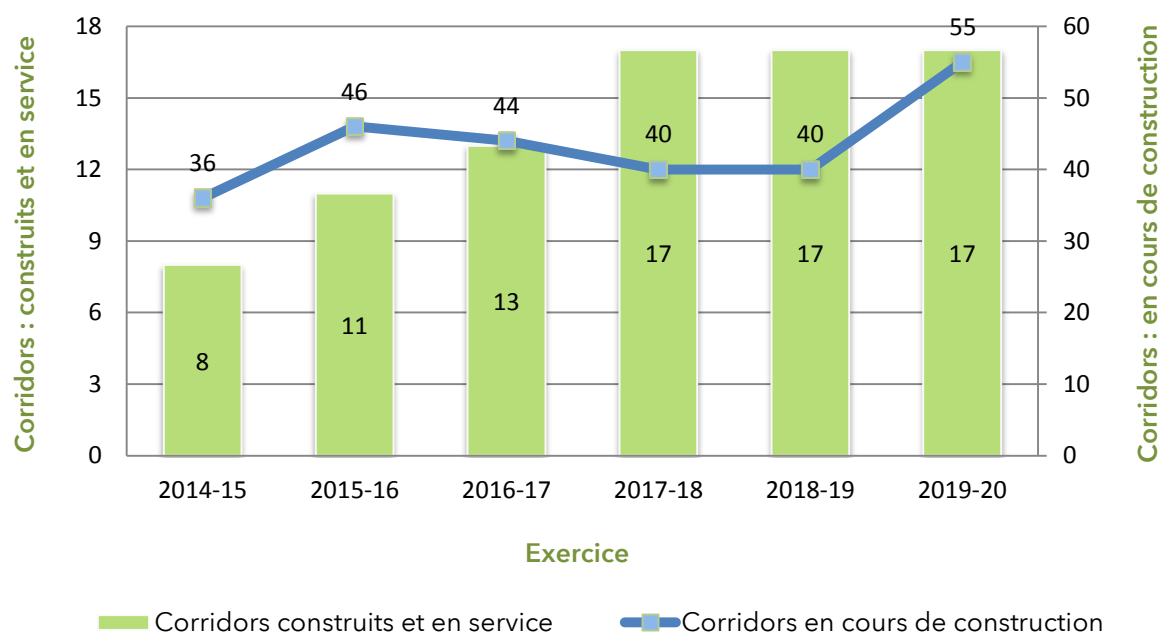
Nos indicateurs clés de performance servent à évaluer les données sur la performance de l'organisation et à les présenter aux principales parties prenantes de Metrolinx, à savoir le public et le ministère des Transports de l'Ontario. Ces indicateurs clés de performance sont présentés en regard des objectifs établis dans le cadre du processus de planification des activités annuelle. Une série plus détaillée d'indicateurs est utilisée à l'interne pour la gestion des activités courantes. Les indicateurs clés de performance servent à évaluer à la fois la performance d'exploitation de Metrolinx quant à la prestation de services et sa performance quant à la construction d'infrastructures.

Infrastructures

Nouveaux corridors de transport en commun rapide

Les principaux indicateurs de performance des nouveaux corridors de transport en commun rapide servent à évaluer le nombre de kilomètres de corridors de transport en commun rapide qui sont en cours de construction, construits ou en service. Metrolinx a construit et mis en service 17 kilomètres de corridors de transport en commun rapide depuis 2013-2014. En date de l'exercice 2019-2020, Metrolinx a amorcé la construction de 54,5 kilomètres de corridors de transport en commun rapide, dont 18 kilomètres sur le corridor Hurontario, 19 kilomètres sur le corridor Eglinton, 6,5 kilomètres sur le corridor du Service rapide par autobus vivaNext et 11 kilomètres sur le corridor Finch. La construction de nouveaux kilomètres de corridors de transport en commun rapide sera amorcée à mesure que les projets de métro prioritaires passent de l'étape de la conception et de l'approvisionnement à celle de la construction.

Nouveaux corridors de transport en commun rapide (en km)

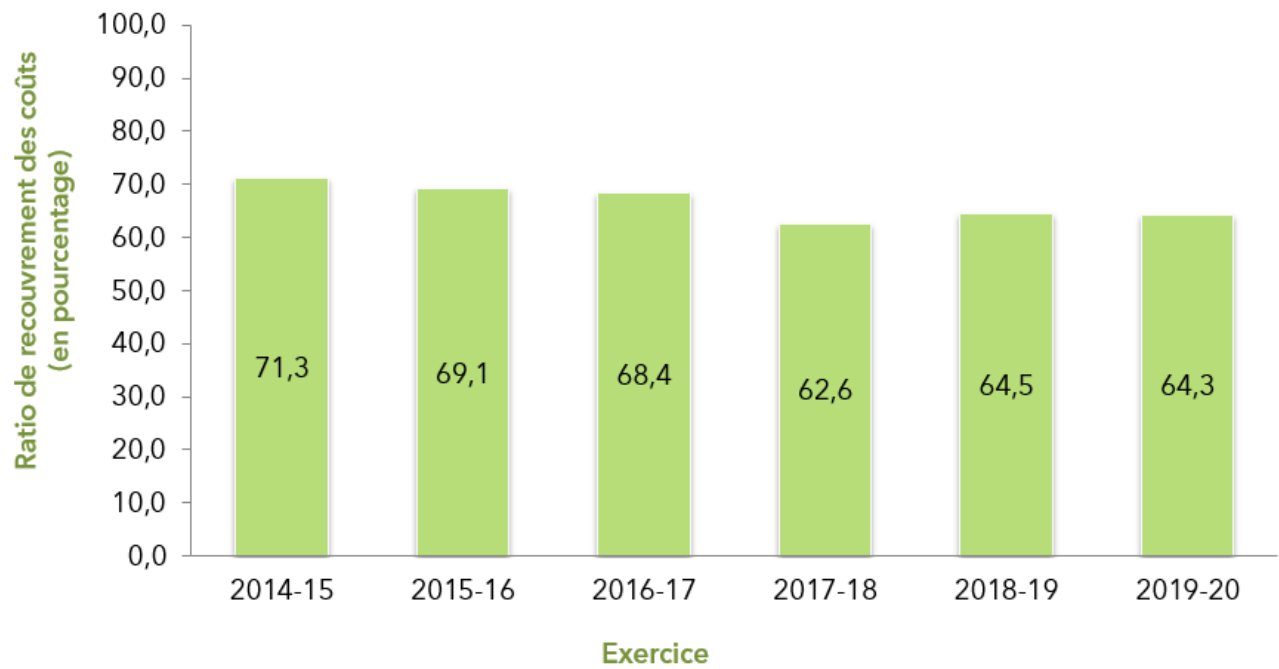


Exploitation

Ratio de recouvrement des coûts

Le ratio de recouvrement des coûts, qui correspond au rapport entre le total des produits (exclusion faite de la subvention de fonctionnement, des autres subventions, du produit de la vente d’actifs et des produits extraordinaires) et le total des charges d’exploitation (exclusion faite des ajustements aux dépenses d’investissement et des frais liés aux appels d’offres), représente la part d’autofinancement des activités d’exploitation. Metrolinx compare ses ratios de recouvrement des coûts à ses ratios historiques et aux ratios de référence du secteur. Metrolinx a toujours eu l’un des meilleurs ratios de recouvrement des coûts parmi ses homologues nord-américains. Le ratio de 2019-2020 est de 64,3 %, soit une baisse de 0,2 % par rapport au niveau de 2018-2019. L’exercice se déroulait très bien pour l’organisation, les produits tarifaires ayant fortement augmenté grâce, d’une part, au lancement réussi du tarif réduit pour les trajets de courte distance et des déplacements gratuits pour les enfants de 12 ans et moins (*GO gratuit pour les enfants*) et, d’autre part, à l’accroissement substantiel des produits tirés de la carte PRESTO à la faveur de l’adoption accrue de la carte par les usagers de la TTC. L’apparition de la COVID-19 a entraîné un repli significatif des produits pour les deux dernières semaines de mars, ce qui a eu une incidence négative sur le ratio de recouvrement des coûts. L’organisation a réduit ses coûts en gérant ses activités dans une optique commerciale et en adoptant des processus d’amélioration LEAN et de rigoureuses mesures de gestion des coûts, ce qui a permis d’éviter un recul important du ratio de recouvrement des coûts.

Ratio de recouvrement des coûts

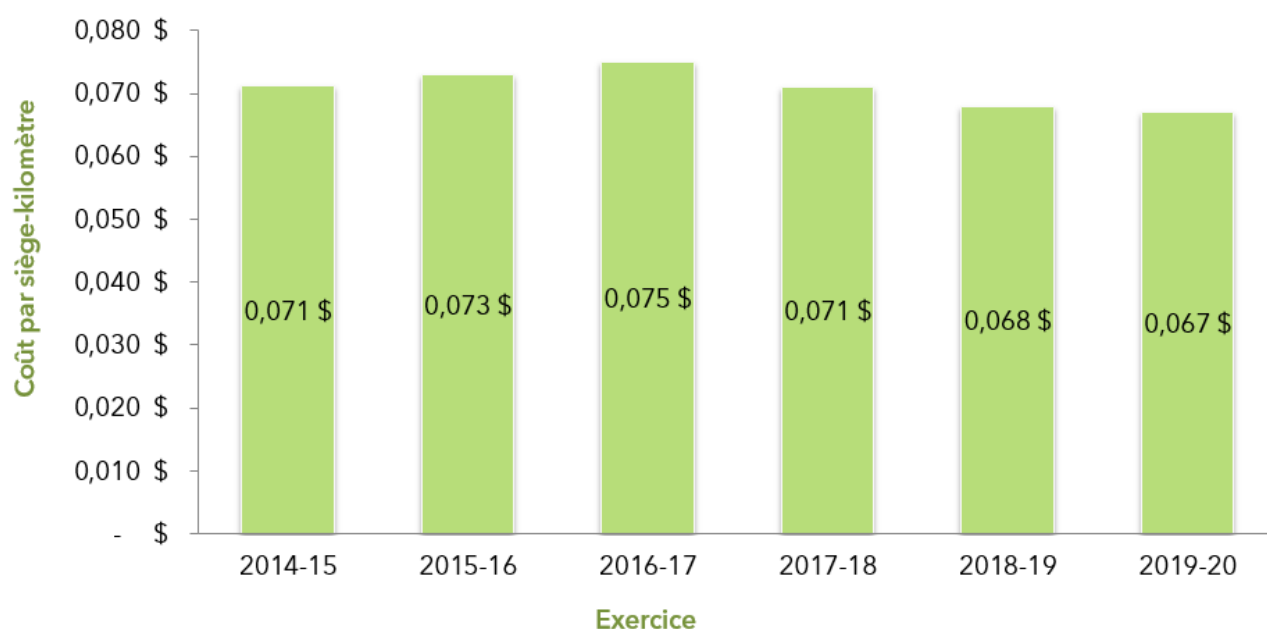


* Note : En 2019-2020, les indicateurs clés de performance au titre du ratio de recouvrement des coûts ont été modifiés pour qu’y figurent les activités liées à PRESTO. De plus, tous les résultats antérieurs ont été retraités à des fins de comparaison.

Coût-efficience

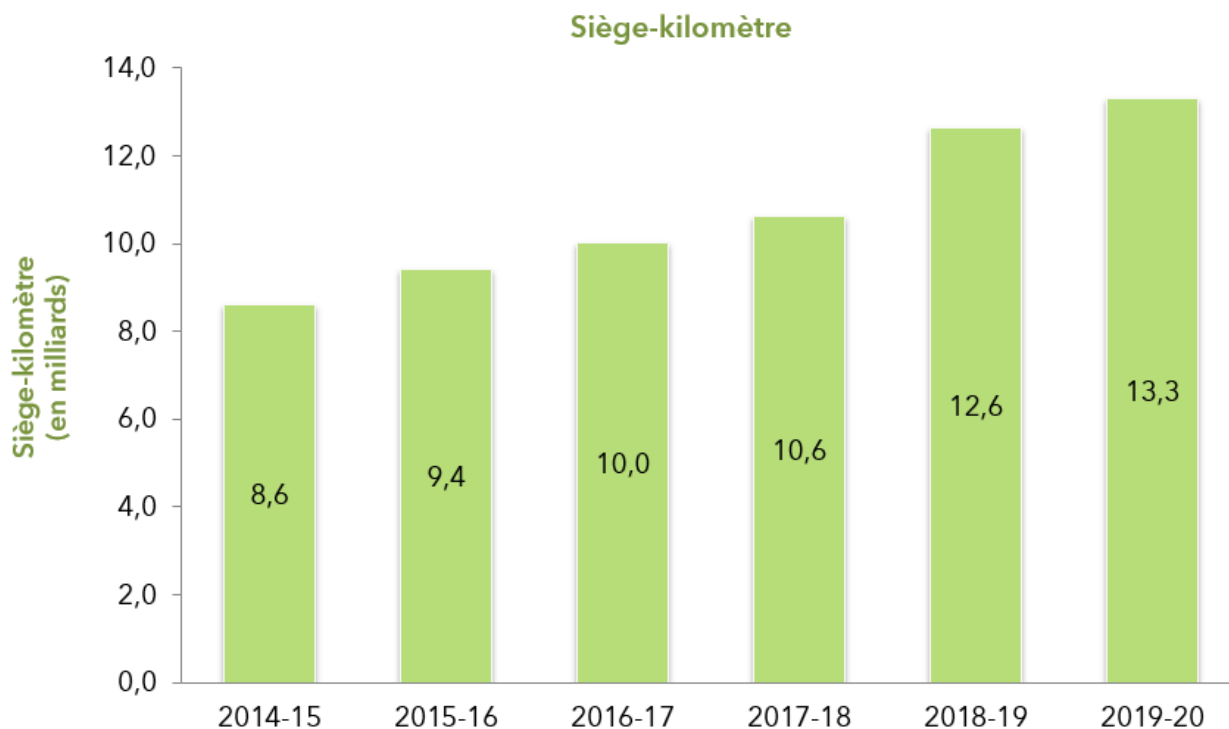
Le ratio coût-efficience, qui est l'un des indicateurs clés de performance, indique les charges d'exploitation liées au transport (train et autobus) engagées par siège-kilomètre au cours de la période. Cet indicateur clé de performance mesure le degré d'efficience de l'entreprise en matière de prestation de services de transport en commun. Pour l'exercice 2019-2020, le ratio coût-efficience de 0,067 \$ est légèrement plus faible que celui de 0,068 \$ enregistré en 2018-2019. L'amélioration continue de l'efficience des coûts est attribuable à l'augmentation de 6 % des services ferroviaires (mesurés en siège-kilomètre) qui comprend les nouveaux services, le prolongement de services et la conversion de déplacements de trains vides en trajets payants. L'organisation a pu améliorer son ratio coût-efficience parce qu'elle gère ses charges d'exploitation dans une optique commerciale et optimise le coût de ses contrats avec les fournisseurs, en plus de continuer d'appliquer des pratiques d'amélioration continue LEAN dans la division de l'exploitation.

Coût-efficience du transport (coût par siège-kilomètre)



Capacité de service – Siège-kilomètre

La capacité de service est un indicateur clé de performance mesuré en siège-kilomètre qui correspond au service fourni tant par le réseau d'autobus que par le réseau ferroviaire pour la période indiquée. La capacité de service est calculée en multipliant le nombre moyen de sièges par train ou par autobus par le nombre respectif de kilomètres payants parcourus. L'accroissement de la capacité de service découle en grande partie de l'augmentation de 6 % des services ferroviaires attribuable, d'une part, aux nouveaux services et, d'autre part, à la conversion de déplacements de trains vides en trajets payants.



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

Performance en matière de ponctualité

La performance en matière de ponctualité, qui est l'un des indicateurs clés de performance, indique la proportion des trajets planifiés pour lesquels les arrivées à destination sont à l'heure pendant la période visée par l'évaluation. La performance en matière de ponctualité se définit comme une arrivée dans un intervalle de 5 minutes précédant ou suivant l'heure prévue dans le cas des trains, et de 15 minutes dans le cas des autobus. La ponctualité dans l'ensemble des services (Go Rail, autobus et UP Express) s'est établie à 95,0 % en fin d'exercice, soit en deçà de la cible combinée de 96 %. Ce résultat légèrement inférieur à la cible pour Go Rail et les services d'autobus est attribuable à plusieurs facteurs, notamment des difficultés liées au contrôle de la circulation ferroviaire, des lacunes dans la performance du parc d'autobus et du parc ferroviaire ainsi que des problèmes de fiabilité des dispositifs d'aiguillage et de signalisation associés au vieillissement de l'infrastructure des corridors ferroviaires. La performance s'est toutefois améliorée par rapport à l'exercice précédent grâce à des initiatives mises en œuvre dans le secteur de l'exploitation pour régler les problèmes à la source, ce qui a permis à l'organisation d'atteindre sa cible de performance pour le quatrième trimestre de l'exercice.

Performance en matière de ponctualité



Metrolinx

États financiers
31 mars 2020

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 2020 ainsi que des résultats de ses activités de fonctionnement, de ses gains et pertes de réévaluation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Notre audit

Nous avons effectué l'audit des états financiers de l'organisation qui comprennent :

- l'état de la situation financière au 31 mars 2020;
- 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 un résumé des principales méthodes comptables.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » de notre rapport. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Indépendance

Nous sommes indépendants de 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.

Autres informations

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

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

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

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

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

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

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

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

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'organisation à poursuivre ses activités, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'organisation ou de cesser ses activités, ou si elle n'a aucune autre solution réaliste que de le faire.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comptables professionnels agréés, experts-comptables autorisés

Toronto (Ontario)

Le 25 juin 2020

Metrolinx

État de la situation financière

Au 31 mars 2020

(en milliers de dollars)

	2020 \$	2019 \$
Actif		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 5)	665 149	587 041
Placements	12 781	-
Créances et autres montants à recevoir (note 7)	261 479	140 428
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario	1 131 106	936 373
Apports à recevoir de municipalités (note 11)	95 460	95 460
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	18 013	35 579
Pièces de rechange et fournitures	20 878	15 672
Charges payées d'avance	20 561	12 699
Instruments dérivés	-	1 102
	2 225 427	1 824 354
Créances et autres montants à recevoir – à long terme (note 7)	-	74 787
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario – à long terme (note 10)	1 770 983	1 587 344
Autres actifs	40 704	-
Immobilisations (note 6)	24 861 218	22 269 952
Acomptes sur terrains (note 8)	232 869	237 872
Avances sur projets d'investissement (note 8)	22 715	25 845
Bail à long terme (note 9)	26 245	26 572
	29 180 161	26 046 726
Passif		
À court terme		
Dettes et charges à payer	2 131 566	1 776 850
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO (note 5)	96 740	83 362
Instruments dérivés (note 21)	6 029	-
	2 234 335	1 860 212
Dettes à long terme (note 10)	1 770 983	1 587 344
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 11)	21 460 662	19 083 563
Passif au titre des prestations de retraite supplémentaires (note 13)	67 416	67 604
Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs (note 14)	156 678	146 986
	25 690 074	22 745 709
Actif net		
Actifs nets investis en immobilisations (note 15)	3 656 140	3 450 106
Actifs nets investis dans le bail à long terme	26 245	26 572
Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 16)	26 332	26 332
Insuffisance de l'actif net	(212 601)	(203 095)
	3 496 116	3 299 915
Cumul des gains et des pertes de réévaluation	(6 029)	1 102
	29 180 161	26 046 726
Dépendance économique (note 2)		
Engagements (note 17)		
Éventualités (note 18)		

Approuvé par le conseil d'administration,


_____, administrateur


_____, administrateur

Metrolinx

État des résultats

Pour l'exercice clos le 31 mars 2020

(en milliers de dollars)

	2020 \$	2019 \$
Produits		
Produits de fonctionnement	688 761	653 006
Apport de la Province de l'Ontario	590 394	478 135
Produits d'intérêts	17 723	9 040
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (note 11)	803 312	700 977
Profit (perte) à la cession d'immobilisations	14 410	(536)
	<u>2 114 600</u>	<u>1 840 622</u>
Charges		
Fournitures et services	318 232	177 074
Entretien du matériel	138 332	117 855
Installations et voies	145 414	168 967
Salaires et charges sociales	352 201	336 167
Exploitation des trains et des autobus	375 400	356 336
Amortissement des immobilisations	803 105	699 248
Amortissement de l'actif au titre du bail à long terme	327	327
	<u>2 133 011</u>	<u>1 855 974</u>
Excédent des charges sur les produits	<u>(18 411)</u>	<u>(15 352)</u>

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État de l'évolution de l'actif net Pour l'exercice clos le 31 mars 2020

(en milliers de dollars)

	2020				2019	
	Investis en immobi- lisations \$ (note 15)	Investis dans le bail à long terme \$	Actifs nets grevés d'une affectation interne \$ (note 16)	Insuffisance \$	Total \$	Total \$
Solde à l'ouverture	3 450 106	26 572	26 332	(203 095)	3 299 915	2 949 988
Excédent des charges sur les produits	-	-	-	(18 411)	(18 411)	(15 352)
Amortissement (déduction faite de l'amortissement porté aux produits)	(1 710)	(327)	-	2 037	-	-
Actifs fournis par la Province de l'Ontario (note 19 b))	2 330	-	-	-	2 330	719
Acquisitions de terrains, déduction faite des acomptes	2 904	-	-	-	2 904	126 688
Terrains – reclassements et ajustements	(23 491)	-	-	-	(23 491)	-
Cession de terrains	(6 868)	-	-	6 868	-	-
Acomptes sur terrains	232 869	-	-	-	232 869	237 872
Solde à la clôture	3 656 140	26 245	26 332	(212 601)	3 496 116	3 299 915

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des flux de trésorerie

Pour l'exercice clos le 31 mars 2020

(en milliers de dollars)

	2020 \$	2019 \$
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités de fonctionnement		
Excédent des charges sur les produits	(18 411)	(15 352)
Amortissement des immobilisations et du bail à long terme	803 432	699 575
Profit (perte) à la cession d'immobilisations	(14 410)	536
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(803 312)	(700 977)
Avantages sociaux futurs, déduction faite des paiements	9 505	11 112
	(23 196)	(5 106)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		
Placements	(12 781)	-
Créances et autres montants à recevoir	(46 264)	4 338
Pièces de rechange et fournitures	(5 206)	(499)
Charges payées d'avance	(7 862)	(720)
Dettes et charges à payer	(82 719)	37 408
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	13 378	23 315
Autres actifs	(40 704)	-
	(205 354)	58 736
Activités d'investissement		
Achat d'immobilisations	(2 551 235)	(2 821 922)
Produit de la cession d'immobilisations	23 195	5 108
Acomptes sur terrains (note 15)	(232 869)	(237 872)
Avances sur projets d'investissement (note 8)	(22 715)	(25 845)
	(2 783 624)	(3 080 531)
Activités de financement		
Subventions reçues pour l'acquisition de terrains	212 283	364 559
Apports de capital	2 854 803	2 986 464
	3 067 086	3 351 023
Variation nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et de la trésorerie soumise à restrictions	78 108	329 228
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture	587 041	257 813
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture	665 149	587 041
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	437 435	511 447
Variation de la dette à long terme au titre des immobilisations et de l'apport à recevoir de la Province	183 639	262 222
Actifs fournis par la Province de l'Ontario (note 19 b))	2 330	719
Activités de financement sans effet de trésorerie		
Apports de capital à recevoir/à payer	(177 168)	(246 064)

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des gains et pertes de réévaluation

Pour l'exercice clos le 31 mars 2020

(en milliers de dollars)

	2020 \$	2019 \$
Solde au début de l'exercice	1 102	-
Gain (pertes) latents attribuables aux Contrats à terme de gré à gré sur le carburant (note 21)	(6 029)	1 102
Montants reclassés dans l'état des résultats Contrats à terme de gré à gré sur le carburant (note 21)	(1 102)	-
Gains (pertes) de réévaluation, montant net	(7 131)	1 102
Solde à la clôture de l'exercice	(6 029)	1 102

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

(en milliers de dollars)

1 Nature des activités

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

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

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

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

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

2 Dépendance économique

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

Metrolinx touche en outre des subventions publiques :

- des trois paliers de gouvernement, en soutien aux investissements qu'elle réalise dans ses infrastructures devant servir à la prestation de services de transport actuels et futurs;
- de la Province de l'Ontario, sous forme de subvention de fonctionnement annuelle, en guise de soutien supplémentaire à la prestation de services de transport.

(en milliers de dollars)

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

Incidence de la COVID-19

La propagation rapide de la COVID-19 et l'état de pandémie déclaré le 11 mars 2020 par l'Organisation mondiale de la Santé, ainsi que les mesures prises mondialement en réponse à la crise, ont gravement perturbé les activités commerciales à l'échelle planétaire. Dans une certaine mesure, les activités de Metrolinx dépendent de la libre circulation des biens, des services et des capitaux à l'intérieur du Canada, et cette circulation a été sérieusement entravée en raison de la pandémie de COVID-19. Étant donné l'évolution rapide et constante de la situation entourant la COVID-19, il est difficile de prévoir quelles seront les répercussions de la pandémie et des mesures connexes sur l'économie et les activités de Metrolinx en particulier, et combien de temps dureront les bouleversements qui en découlent. L'ampleur de ces bouleversements sera fonction d'événements futurs très incertains, en rapide évolution et difficiles à prévoir, ce qui comprend de possibles nouvelles informations concernant la gravité de la COVID-19, la possible nécessité de prendre des mesures supplémentaires pour endiguer la propagation, ainsi que l'incertitude quant au moment de la réouverture de l'économie au Canada. Ces événements futurs pourraient avoir des répercussions négatives importantes sur les activités, la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de Metrolinx.

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 d'exploitation et ses charges d'exploitation, ainsi que du financement destiné au renouvellement et à l'expansion des infrastructures. Vu les mesures de distanciation physique imposées en réponse à la pandémie de COVID-19, l'achalandage a beaucoup diminué, ce qui a entraîné une forte baisse des produits d'exploitation et des flux de trésorerie pour l'exercice 2021.

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.

(en milliers de dollars)

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie	coût amorti
Placements	coût amorti
Créances et autres montants à recevoir	coût amorti
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario	coût amorti
Apports à recevoir de municipalités	coût amorti
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	coût amorti
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario - à long terme	coût amorti
Instruments dérivés	juste valeur
Dettes et charges à payer	coût amorti
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	coût amorti
Dettes à long terme	coût amorti

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

La juste valeur de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des placements, des créances et autres montants à recevoir, des apports à recevoir de la Province de l'Ontario, des apports à recevoir de municipalités, des apports à recevoir du gouvernement du Canada, 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 des autres instruments financiers se rapproche de leur valeur comptable, sauf indication contraire, selon les cours du marché que Metrolinx peut consulter pour des instruments financiers assortis de risques, de durées et de dates d'échéance analogues.

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

De temps à autre, Metrolinx conclut des contrats visant du carburant diesel afin de gérer les risques liés au prix du carburant diesel. Ces instruments dérivés sont comptabilisés à l'état de la situation financière à titre d'actif ou de passif, et sont évalués à la juste valeur. Les profits et pertes latents sur la juste valeur des instruments dérivés sont comptabilisés à l'état des gains et pertes de réévaluation.

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

(en milliers de dollars)

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Placements

Les placements consistent en des placements à court terme très liquides ayant une échéance supérieure à trois mois mais inférieure à un an au moment de leur acquisition.

Pièces de rechange et fournitures

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

Immobilisations

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

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

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

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

(en milliers de dollars)

Amortissement

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

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

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

Bail à long terme

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

Avantages sociaux futurs

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

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

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

(en milliers de dollars)

Produits d'exploitation

Les produits d'exploitation sont constitués des produits tarifaires générés par les services de transport en commun, notamment les services d'autobus et de train, ainsi que des produits non tarifaires tirés de services auxiliaires comme les partenariats, les stationnements, la publicité, la vente de cartes de transport, la location d'espaces commerciaux et les autres services connexes. Les produits tirés des services de transport en commun sont comptabilisés lorsque le service de transport est rendu. Les autres produits sont comptabilisés lorsque le service pertinent est rendu.

Apports

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

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

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

Actifs nets grevés d'une affectation interne

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

Passif au titre des sites contaminés

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

Utilisation d'estimations

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

(en milliers de dollars)

4 Instruments financiers et gestion du risque

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

Risque de crédit

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

Risque de taux d'intérêt

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

Autre risque de prix

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

5 Soldes de portefeuilles électroniques de la carte PRESTO

Les soldes des portefeuilles électroniques de la carte PRESTO, d'un total de 96 740 \$ (83 362 \$ en 2019), ont été inclus sous le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie. Les soldes des portefeuilles électroniques étant détenus au nom des titulaires de carte de transport, un passif est comptabilisé à l'état de la situation financière.

(en milliers de dollars)

6 Immobilisations

	2020		2019
	Coût	Amortissement	
	\$	cumulé	
		\$	Montant net
			\$
Terrains	2 581 723	-	2 581 723
Bâtiments	2 120 421	653 157	1 467 264
Améliorations locatives	108 643	51 078	57 565
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	3 396 790	1 106 815	2 289 975
Améliorations aux installations d'emprise ferroviaire	1 533 340	835 494	697 846
Sauts-de-mouton, voies et installations	3 991 514	944 427	3 047 087
Travaux en cours	11 771 165	-	11 771 165
Autobus	480 027	201 499	278 528
Aires de stationnement	887 827	362 918	524 909
Matériel et logiciels informatiques	1 955 129	971 413	983 716
Autres	1 435 436	273 996	1 161 440
	30 262 015	5 400 797	24 861 218
			22 269 952

Les travaux en cours portent sur les éléments suivants :

	2020	2019
	\$	\$
Expansion du couloir ferroviaire	1 345 419	979 193
Gare Union	627 981	554 022
Parc ferroviaire	173 856	262 455
Système PRESTO	81 017	46 833
Transport léger sur rail et Service rapide par bus	7 853 530	7 092 023
Divers	1 689 363	1 206 255
	11 771 166	10 140 781

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

Certains chiffres comparatifs liés aux travaux en cours ont été reclassés afin qu'ils soient conformes à la présentation de l'exercice considéré.

Projet de Transport léger sur rail (« TLR ») de Hamilton

Le 16 décembre 2019, le gouvernement de l'Ontario a annoncé l'annulation du projet de TLR de Hamilton ainsi que de tous les achats de biens fonciers qui s'y rapportent. À la date d'annulation du projet, des coûts d'environ 171 M\$ avaient été engagés et inscrits à l'actif au titre des travaux en cours liés au projet de TLR de Hamilton.

(en milliers de dollars)

Vu l'annulation du projet, la direction a réévalué les coûts engagés et inscrits à l'actif et a comptabilisé pour l'exercice clos le 31 mars 2020 une charge de 94 M\$ correspondant à la radiation des coûts liés à certains services professionnels. En outre, la direction a comptabilisé une charge additionnelle de 22 M\$ pour rendre compte de certains passifs en date du 31 mars 2020 ayant trait essentiellement aux indemnités de résiliation et aux autres montants à payer à des propriétaires de biens fonciers par suite de l'annulation du projet.

Prise en charge des projets liés au métro

En avril 2019, la Province a annoncé, lors de l'adoption de son budget, qu'elle modifierait la Loi de 2006 sur Metrolinx pour prendre le contrôle de la planification, de la conception, de la construction et de l'exploitation de certains projets liés au métro qui étaient auparavant contrôlés par la Ville de Toronto (la « Ville ») et par la Toronto Transit Commission (la « TTC »).

La Province a adopté en juillet 2019 un règlement modifiant la Loi de 2006 sur Metrolinx pour officialiser sa prise en charge de ces projets liés au métro. Ainsi, aux termes du règlement 248/19 de l'Ontario, ces projets sont devenus la responsabilité exclusive de Metrolinx en tant qu'agence gouvernementale. La Ville et ses organismes affiliés ne sont plus autorisés à faire la conception, l'aménagement ou la construction de ces projets, ni à participer aux travaux connexes. En septembre 2019, les contrats liés au métro ont été transférés de la TTC à Metrolinx, ce qui a permis à Metrolinx de s'occuper de l'approvisionnement et de la gestion des activités de conception et d'aménagement.

En février 2020, la Ville et la Province ont signé un accord préliminaire (le « partenariat Ontario-Toronto pour le transport en commun »), lequel comporte notamment les éléments suivants :

- Les actifs existants du réseau de métro demeureront la responsabilité et la propriété de la Ville et de la TTC;
- La planification, la conception et la construction des projets liés au métro qui relevaient auparavant de la TTC seront l'entière responsabilité de la Province, laquelle a l'intention d'être propriétaire des actifs qui en découlent;
- La Province procédera avec la Ville à un examen financier et à un exercice de rapprochement relatifs aux investissements effectués par la TTC pour financer la planification, la conception et les travaux de génie des projets liés au métro. Sous réserve des résultats de l'exercice, la Province s'engage à rembourser à la Ville les coûts raisonnables engagés pour ces projets.

La Province et la Ville s'emploient actuellement à mettre la touche finale au partenariat en élaborant une structure de gouvernance et un cadre de gestion afin de codifier les rôles et responsabilités de chacune des parties quant à l'exécution des projets de transport en commun rapide, aux apports liés aux immobilisations, à l'exploitation, aux exigences d'entretien et aux autres paramètres de gouvernance. En outre, l'examen financier et l'exercice de rapprochement mentionnés ci-dessus ne sont pas encore terminés. C'est pourquoi Metrolinx n'a constaté dans ses états financiers de l'exercice clos le 31 mars 2020 aucun montant relatif aux frais engagés par la TTC avant le 1^{er} septembre 2019.

(en milliers de dollars)

7 Créances et autres montants à recevoir

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

	2020 \$	2019 \$
Taxe de vente harmonisée recouvrable	144 161	93 512
Autres créances	42 531	46 916
	186 692	140 428
Coûts de projets irrécupérables à recouvrer de la Ville de Toronto	74 787	74 787
	261 479	215 215

Les créances et autres montants à recevoir comprennent un montant de 74 787 \$ (74 787 \$ en 2019) lié à la conception du couloir de transport léger sur rail (« TLR ») Scarborough de la Ville de Toronto engagé par Metrolinx au 31 mars 2016 et ne comprennent pas les coûts liés à une quelconque modification ou résiliation de contrats avec des tiers fournisseurs. Le 8 octobre 2013, le conseil de ville de Toronto a voté en faveur du remplacement du projet de TLR en cours de construction, en vertu de l'entente-cadre, par le métro de Scarborough. La Ville de Toronto a convenu de défrayer Metrolinx des dépenses engagées à l'égard du TLR Scarborough, y compris tous les coûts éventuels liés au contrat de fourniture de véhicules du TLR. En conséquence, les coûts engagés à ce jour ont été reclassés des travaux en cours aux créances ne portant pas intérêt. Ces créances devraient être réglées dans le cadre des négociations avec la Ville relativement à la transaction de prise en charge du métro (note 6).

8 Avances sur projets d'investissement

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

(en milliers de dollars)

Dans le cadre de ces ententes, des avances ont été versées à la Région de York et à la TTC en vue de leur fournir un fonds de roulement pour le versement d'acomptes sur terrains totalisant 231 969 \$ (213 247 \$ en 2019) et pour le paiement des coûts liés à d'autres projets totalisant 22 715 \$ (25 845 \$ en 2019) visant le financement des projets de développement entrepris par la Région de York et la TTC au nom de Metrolinx. Les acomptes sur terrains susmentionnés concernent l'obtention future de servitudes perpétuelles requises pour l'exploitation de la voie de SRB de la Région de York. Les avances sur projets d'investissement doivent être détenues dans un compte distinct, et tout intérêt cumulé est comptabilisé en tant que produits d'intérêts pour la période.

Au 31 mars 2020, Metrolinx avait dépensé environ 9 194 772 \$ (7 706 807 \$ en 2019) relativement à ces projets, y compris les montants ci-après qui ont été avancés en prévision de coûts devant être engagés jusqu'au 30 juin 2020 et les acomptes liés aux servitudes perpétuelles futures.

	2020 \$	2019 \$
Région de York	251 316	235 723
TTC	3 368	3 368
	254 684	239 091
Autres acomptes sur terrains	900	24 626
	255 584	263 717

9 Bail à long terme

	2020		2019	
	Coût \$	Amortissement cumulé \$	Montant net \$	Montant net \$
Tenure à bail, gare Union	32 704	6 459	26 245	26 572

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

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

(en milliers de dollars)

En outre, au cours de l'exercice clos le 31 mars 2019, plusieurs nouveaux contrats de DMF ont été conclus pour différents projets : Cooksville, le tunnel 401/409, la station d'autobus de Kipling, le saut-de-mouton de la station Rutherford et la station Stouffville. Au cours de l'exercice à l'étude, un nouveau contrat de DMF a été conclu relativement au projet de saut-de-mouton du croisement de Davenport. Les coûts engagés au 31 mars 2020 relativement à ces contrats sont comptabilisés dans les travaux en cours et sont indiqués ci-après.

	TLR Eglinton Crosstown \$	Whitby \$	Cooksville \$	Tunnel 401/409 \$	Station d'autobus de Kipling \$	Station Rutherford, saut-de- mouton \$	Station Stouffville \$	Croisement de Davenport, saut-de- mouton \$	2020 \$	2019 \$
Coûts engagés à ce jour	4 049 755	518 570	122 663	90 583	50 651	87 468	133 980	19 017	5 072 687	3 898 832
Moins le montant payé ou à payer d'ici 1 an	2 656 233	326 419	122 663	2 521	50 651	44 164	99 053	-	3 301 704	2 311 488
Montants à payer à long terme	1 393 522	192 151	-	88 062	-	43 304	34 927	19 017	1 770 983	1 587 344

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

11 Apports reportés afférents aux immobilisations

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

	2020 \$	2019 \$
Solde à l'ouverture	19 083 563	16 289 789
Apports reçus ou à recevoir au cours de la période pour l'acquisition d'immobilisations		
Province de l'Ontario	3 170 183	3 455 009
Municipalités	5 946	12 746
Gouvernement du Canada	4 282	26 996
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(803 312)	(700 977)
Solde à la clôture	21 460 662	19 083 563

Metrolinx reçoit insuffisamment de financement municipal pour ce qui est de son programme d'investissement. La Province a fourni un crédit-relais de 60 783 \$ (63 327 \$ en 2019), dont le cumul s'établit à 1 385 793 \$ (1 325 010 \$ en 2019). La Province cherchera à combler cette insuffisance de financement avec ses partenaires municipaux.

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

(en milliers de dollars)

Ville relativement à la transaction de prise en charge du métro (note 6). Par conséquent, cette créance a été classée dans les actifs à court terme au 31 mars 2020.

12 Cotisations de retraite

Metrolinx offre des prestations de retraite à la quasi-totalité de ses salariés permanents par l'entremise du régime OMERS. La charge au titre des cotisations de retraite pour l'exercice clos le 31 mars 2020 est de 37 397 \$ (33 693 \$ en 2019).

13 Passif au titre des prestations de retraite supplémentaires

Compte tenu du rapatriement de l'ex-réseau GO Transit dans le giron de la Province en 2002, les salariés syndiqués et non syndiqués ont demandé à cette dernière de corriger le déficit de prestations à verser aux salariés de GO Transit. En 1999, lorsque GO Transit avait été transféré de la Province à la Commission des services du grand Toronto, les régimes provinciaux avaient été gelés et un nouveau régime, constitué dans le cadre du régime OMERS. Il avait été alors convenu que GO Transit serait responsable de l'obligation au titre des prestations définies et, en conséquence, GO Transit a procédé à une évaluation actuarielle en date du 1^{er} avril 2016. La charge de retraite comptabilisée pour l'exercice écoulé est de 4 353 \$ (4 249 \$ en 2019).

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 :

	2020	2019
	\$	\$
Obligation au titre des prestations définies	77 916	74 443
Juste valeur de l'actif du régime	(4 682)	(2 807)
Situation de capitalisation - déficit du régime	73 234	71 636
Perte actuarielle nette non amortie	(5 818)	(4 032)
Passif au titre des prestations définies	<u>67 416</u>	<u>67 604</u>

(en milliers de dollars)

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

	2020	2019
	\$	\$
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture	74 443	70 191
Coût des services rendus au cours de la période	611	1 173
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	1 990	2 179
Prestations versées	(2 672)	(2 151)
Perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations définies	3 544	3 051
Obligation au titre des prestations définies à la clôture	<u>77 916</u>	<u>74 443</u>

La charge de retraite se détaille comme suit :

	2020	2019
	\$	\$
Coût des services rendus au cours de la période	611	1 173
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	1 990	2 179
Rendement réel de l'actif du régime	(8)	(1)
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel de l'actif du régime	8	1
Amortissement de la perte actuarielle	1 752	897
	<u>4 353</u>	<u>4 249</u>

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

	2020	2019
	%	%
Trésorerie investie	13	3
Trésorerie déposée auprès de l'Agence du revenu du Canada	87	97
	<u>100</u>	<u>100</u>

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

	2020	2019
	\$	\$
Cotisations patronales	4 540	2 350
Prestations	2 672	2 151

(en milliers de dollars)

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

	2020	2019
Taux d'actualisation	2,7 %	3,1 %
Taux de croissance de la rémunération	2,5 %	2,75 %
Taux annuel d'inflation	2 %	2 %
Durée de service résiduelle moyenne prévue	4 ans	4 ans

14 Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs

Metrolinx offre un régime d'assurance vie et soins de santé postérieur à l'emploi, ainsi que des prestations de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (la « CSPAAAT ») et des prestations de cessation d'emploi pour les retraités. Le régime n'est pas capitalisé et prévoit le versement de cotisations d'un montant négligeable de la part des salariés. La quasi-totalité des salariés actifs à temps plein sont admissibles aux prestations d'assurance vie et soins de santé. Un nombre limité de salariés est admissible à des prestations de cessation d'emploi.

La date d'évaluation de l'actif du régime et des obligations au titre des prestations définies est le 31 mars de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des autres avantages sociaux futurs a été effectuée au 31 mars 2020. Les avantages complémentaires de retraite comptabilisés pour l'exercice se chiffrent à 13 135 \$ (11 855 \$ en 2019).

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 :

	2020 \$	2019 \$
Obligation au titre des prestations définies	143 917	156 884
Situation de capitalisation - déficit du régime	143 917	156 884
Écart actuariel net non amorti	12 761	(9 898)
Passif au titre des prestations définies	156 678	146 986

(en milliers de dollars)

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

	2020	2019
	\$	\$
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture	156 884	140 302
Ajustement à l'ouverture	-	715
Coût des services rendus au cours de la période	6 165	5 549
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	4 514	4 469
Prestations versées	(3 442)	(3 356)
Écart actuariel sur l'obligation au titre des prestations définies	(20 204)	9 205
Obligation au titre des prestations définies à la clôture	<u>143 917</u>	<u>156 884</u>

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

	2020	2019
	\$	\$
Coût des services rendus au cours de la période	6 165	5 549
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	4 514	4 469
Amortissement de la perte actuarielle	2 456	1 837
	<u>13 135</u>	<u>11 855</u>

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

	2020	2019
Taux d'actualisation des avantages complémentaires de retraite	2,5 %	3,1 %
Taux d'actualisation des obligations au titre de la CSPAAT	2,3 %	2,7 %
Taux d'actualisation des prestations de cessation d'emploi à la retraite	1,9 %	2,5 %
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les avantages complémentaires de retraite	15 ans	15 ans
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les obligations de la CSPAAT	9 ans	9 ans
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les prestations de cessation d'emploi à la retraite	2 ans	2 ans
Taux de croissance de la rémunération	2,75 %	2,75 %
Taux annuel d'inflation	2 %	2 %
Taux tendanciel initial moyen pondéré du coût des soins de santé	4,24 %	5,1 %
Taux tendanciel final moyen pondéré du coût des soins de santé	3,02 %	4 %
Augmentation des prestations pour soins dentaires	2,75 %	2,75 %

(en milliers de dollars)

15 Actifs nets investis en immobilisations

	2020 \$	2019 \$
Immobilisations	24 861 218	22 269 952
Acomptes sur terrains	232 869	237 872
Avances sur projets d'investissement	22 715	25 845
Moins les apports reportés afférents aux immobilisations servant à l'acquisition d'immobilisations	(21 460 662)	(19 083 563)
	<u>3 656 140</u>	<u>3 450 106</u>

16 Actifs nets grevés d'une affectation interne

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

	2020 \$	2019 \$
FDIFM	21 051	21 051
Obligation en matière d'emploi	889	889
Franchise autoassurée	2 013	2 013
Stabilisation	2 379	2 379
	<u>26 332</u>	<u>26 332</u>

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

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

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

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

(en milliers de dollars)

17 Engagements

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

	\$
2021	43 567
2022	39 984
2023	34 878
2024	32 030
2025	27 886
Par la suite	<u>311 259</u>
	<u>489 604</u>

La prestation d'une grande part des services de Metrolinx est assurée par des parties externes. Ces services sont régis par les ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le « CN »), le Chemin de fer Canadien Pacifique (le « CP »), Bombardier Inc., PNR Rail Works Inc. (« PNR »), Toronto Terminals Railway Ltd. (« TTR »), ainsi que par un certain nombre d'ententes de service de moindre importance. Metrolinx a conclu les ententes importantes ci-après, pour un montant annuel d'environ 351 000 \$:

- convention d'exploitation cadre avec le CN prenant fin le 31 mai 2021;
- convention de navette avec le CP prenant fin le 1^{er} janvier 2025;
- contrat d'entretien du matériel avec Bombardier prenant fin le 31 décembre 2024;
- contrat visant les équipes de train avec Bombardier prenant fin le 31 décembre 2024;
- contrat d'entretien de routine des voies et de la signalisation avec PNR prenant fin le 30 juin 2021;
- entente de service de gestion du couloir ferroviaire avec TTR prenant fin le 30 juin 2021.

Metrolinx a également engagé un montant d'environ 16 892 000 \$ dans divers projets d'investissement en immobilisations et acquisitions.

(en milliers de dollars)

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 2020 :

	Obligations devant être réglées au plus tard le 31 mars								
	Montant du contrat \$	Montant déboursé \$	Obligation non réglée \$	2021 \$	2022 \$	2023 \$	2024 \$	2025 \$	2026 et par la suite \$
ECLRT	9 103 676	3 979 878	5 123 798	1 095 402	414 096	89 824	106 211	107 100	3 311 165
Plenary Infrastructure	921 794	343 347	578 447	17 153	17 509	17 643	17 809	17 980	490 353
Cooksville	133 384	122 663	10 721	10 721	-	-	-	-	-
Tunnel 401/409	121 890	90 583	31 307	20 840	10 467	-	-	-	-
Station d'autobus de Kipling	74 780	50 651	24 219	24 219		-	-	-	-
Station Rutherford	243 642	87 468	156 174	93 868	62 306	-	-	-	-
Station Stouffville	259 128	133 980	125 148	59 873	59 854	5 421	-	-	-
Croisement de Davenport	178 097	19 017	159 080	47 348	85 676	26 056	-	-	-
Total			6 208 894	1 369 424	649 908	138 944	124 020	125 080	3 801 518

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 31 mars 2020, Metrolinx avait des lettres de crédit en cours totalisant 28 \$ (28 \$ en 2019).

18 Éventualités

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

(en milliers de dollars)

19 Information relative aux apparentés et opérations et soldes entre apparentés

Information relative aux apparentés

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

Opérations interentités

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

- a) Opérations de 55 632 \$ (48 723 \$ en 2019) avec Infrastructure Ontario et de 8 590 \$ (509 \$ en 2019) avec Ontario Northland. Au 31 mars 2020, les dettes et charges à payer comprenaient des montants de 22 090 \$ (17 385 \$ en 2019) à payer à Infrastructure Ontario.
- b) Au cours de l'exercice, le ministère des Transports de l'Ontario a cédé deux parcelles de terrain à Metrolinx. Le transfert a été effectué à la juste valeur de l'actif, qui se chiffrait à 2 330 \$. Ce ministère doit 225 \$ (225 \$ en 2019) à l'égard de deux parcelles de terrain fournies par Metrolinx au cours d'exercices antérieurs.

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

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

(en milliers de dollars)

20 Garanties

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

- a) Metrolinx a conclu des conventions qui prévoient l'indemnisation de tiers, comme des contrats d'achat et de vente, des ententes de confidentialité, des lettres de mission avec des conseillers et des consultants, des ententes de sous-traitance, des contrats de location, des conventions sur les technologies de l'information et des ententes de service. Ces conventions d'indemnisation pourraient obliger Metrolinx à dédommager ses contreparties pour les pertes subies par suite du non-respect de déclarations faites ou de manquement à des règlements ou par suite de poursuites judiciaires ou de sanctions légales dont elles pourraient faire l'objet en conséquence d'une opération donnée. Les conditions de ces garanties ne sont pas expressément définies, et il n'est pas possible d'estimer de façon raisonnable le montant maximal du remboursement auquel elles pourraient donner lieu.
- b) Une indemnisation est prévue pour tous les administrateurs et dirigeants de Metrolinx, à l'égard notamment de tous les coûts entraînés par le règlement de poursuites ou d'actions en justice occasionnées par leur association avec Metrolinx, sous certaines réserves. Metrolinx a souscrit une assurance responsabilité civile pour les administrateurs et les dirigeants, afin d'atténuer le coût d'éventuelles poursuites ou actions en justice à leur encontre. La durée de l'indemnisation n'est pas explicitement définie, mais elle se limite à la période au cours de laquelle la partie indemnisée a agi à titre de fiduciaire, d'administrateur ou de dirigeant de Metrolinx. Le montant maximal qu'il pourrait être nécessaire de payer à cet égard ne peut être estimé de façon raisonnable.

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

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

21 Contrats à terme de gré à gré sur le diesel

Au 31 mars 2020, Metrolinx a conclu trois contrats à terme visant 53,4 millions de litres de diesel à des prix variant de 0,485 \$ à 0,704 \$ le litre et qui arriveront à échéance pendant l'exercice 2020-2021. La variation de 6 029 \$ de la juste valeur des instruments pour l'exercice clos le 31 mars 2020 est comptabilisée en tant que perte latente à l'état des gains et pertes de réévaluation.

Annexe A – Rapport sur les objectifs stratégiques de 2019-20

À la fin de l'exercice financier de 2018-2019, l'entreprise a établi le plan stratégique en vue du cycle financier de 2019-2020. L'entreprise a convenu de quatre résultats essentiels : Tout le monde est sain et sauf, Des employés mobilisés, Un partenaire d'affaires de confiance et Accent sur le client. Ces résultats devaient être atteints au moyen de 15 objectifs stratégiques, la responsabilisation étant partagée entre toutes les divisions de l'entreprise. Le rapport qui suit donne un aperçu du rendement de l'entreprise à l'égard de ces objectifs.

Tout le monde est sain et sauf	
Objectif stratégique (SO)	État à la fin de l'exercice financier de 2019-2020
SO 1. Réduire de 20 pour cent le taux de fréquence des accidents avec perte de travail (TFAPT), le faisant passer de 4,0 à 3,2 pour 200 000 heures de travail.	Le taux de fréquence des accidents avec perte de travail (TFAPT) a diminué de 22 pour cent, résultat de 2,9, ce qui est supérieur à l'objectif de 3,2. Le nombre d'accidents avec perte de travail (APT) signalées a diminué de façon constante au cours des 12 derniers mois et est inférieur de 17 pour cent par rapport à l'année précédente.
SO, 1b. Fixer un TFAPT dans la sécurité de la construction de 0,1 par 200 000 heures travaillées.	Le TFAPT sur 12 mois glissants de l'entrepreneur en construction est de 0,18, ce qui est supérieur à l'objectif de 0,10, mais inférieur à la moyenne des taux de construction du groupe de l'Ontario de 1,13 et à la moyenne des membres de l'Ontario General Contractors Association de 0,36. Le TFAPT en construction sur place a connu une tendance à la baisse au cours de la première moitié de l'exercice, se situant sous le taux de l'objectif entre juillet et septembre 2019. Trois APT entre septembre et octobre 2019 ont faussé le taux à la hausse pour le ramener au-dessus du point de repère. En raison du taux sur 12 mois glissants, l'incidence de ces APT se poursuit tout au long du quatrième trimestre, bien que le taux se soit stabilisé juste au-dessus du point de repère en raison d'une augmentation récente du nombre d'heures déclarées.
SO 2. Réduire les violations des règles	Violations des règles d'exploitation des trains

d'exploitation des trains	
de 15 pour cent, passant de 1,4 à 1,2 par million de trains-kilomètres.	a diminué de 30 pour cent, résultat de 1,0, ce qui est supérieur à l'objectif de 3,2. Le nombre de trains en circulation signalés Les violations des règles ont diminué de 27 pour cent par rapport à l'an dernier.
Participation des employés	
Objectif stratégique	État à la fin de l'exercice 2019-2020
SO 3. Faire participer nos employés et atteindre une note de participation de 77 pour cent.	Nous avons dépassé notre objectif avec un taux de participation de 78 pour cent. (Résultat de notre sondage annuel sur la participation des employés)
SO 4. Avoir des employés compétents et confiants satisfaits de leur formation et de leur perfectionnement professionnel (note de 70 pour cent au sondage).	À la fin de l'exercice, nous avons obtenu une note de 61 pour cent, ce qui, bien qu'en deçà de notre objectif, démontre que nous faisons des gains, en nous améliorant de 4 % au cours des 18 derniers mois. En 2020, l'indice a été modifié avec l'ajout d'une sixième question concernant les outils et les ressources nécessaires pour faire son travail. Cette question supplémentaire nous fournira plus d'information pour nous aider à comprendre ce dont nos employés ont besoin dans ce domaine. Grâce à des actions de leadership, les équipes de Metrolinx travailleront à mieux comprendre les points à améliorer afin que cette tendance positive se poursuive.
SO 5. Atteindre 35 pour cent pour l'équilibre hommes-femmes chez les gestionnaires principaux et 33 pour cent au sein de Metrolinx.	Metrolinx a dépassé les deux objectifs en matière d'équilibre hommes-femmes avec 38 pour cent pour les gestionnaires principaux et les employés de niveau supérieur et 34 pour cent pour les femmes au sein de Metrolinx.
Partenaire d'affaires de confiance	
Objectif stratégique (SO)	État à la fin de l'exercice financier de 2019-2020

SO 6. Obtenir des résultats de grande qualité dans le programme d'immobilisations, en respectant le calendrier et le budget, à 2 pour cent du budget fiscal.	Le programme d'immobilisations a été exécuté à moins de 12 % du budget budgétaire. Bien que certains de nos projets d'infrastructure n'aient pas atteint les jalons prévus pour l'année, il y a aussi eu des répercussions liées à la COVID-19 au cours du mois de mars en ce qui concerne l'évolution de la construction et le déménagement dans un environnement de travail à distance. En outre, des rajustements ont été apportés en raison des changements apportés au traitement comptable des droits de soumission historiques, des coûts d'annulation du projet de Hamilton et de Yonge North.
	Les coûts de Métro avant Metrolinx pour assumer le contrôle du projet de métro.
SO 7. Réduire l'exigence en matière de subvention planifiée de 149 millions de dollars, une baisse de 32 pour cent	Selon les prévisions du T3 pour 2019-2020, Metrolinx était sur la bonne voie pour atteindre l'objectif. À la fin du T3, l'exigence de subvention prévue pour 2019-2020 était de 341 millions de dollars, ce qui représente 129 millions de dollars de la diminution visée comparativement à l'approbation de base pour l'exercice. Toutefois, la COVID-19 a entraîné une baisse importante du nombre de passagers et une baisse des revenus de 32 millions de dollars, ainsi qu'une baisse du produit des ventes d'actifs de 35 millions de dollars en raison d'un retard dans les ventes de propriétés, également attribuable à la COVID-19. Cette diminution des revenus et des ventes de biens, ainsi que les coûts supplémentaires attribuables aux rajustements des immobilisations et aux frais de soumission d'approvisionnement en raison des changements apportés aux conventions comptables, ont réduit de

	49 millions de dollars l'exigence initiale de subvention prévue.
SO 8. Augmenter les revenus et les produits de la vente d'actifs • les revenus tarifaires de 61 millions de dollars ; • Les revenus non liés aux tarifs de 18 millions de dollars ; • Le produit des ventes d'actifs des communautés axées sur le transport en commun (COT) s'élève à 40 millions de dollars.	Selon les prévisions du T3 pour 2019-2020, Metrolinx était sur la bonne voie pour atteindre l'objectif stratégique : Avant la COVID-19, le total des revenus et des produits de la COT provenant de la vente d'actifs dépassait le budget prévu de 3 millions de dollars. L'excédent prévu au T3 était une combinaison d'un manque à gagner des revenus tarifaires, compensé par l'augmentation des revenus non liés aux tarifs et des produits de la vente d'actifs. Toutefois, en raison de la COVID-19, le total des revenus et des produits de la vente d'actifs a diminué de 67 millions de dollars à la fin de l'exercice, soit 64 millions de dollars de moins que prévu. Ce manque à gagner est principalement dû à une baisse d'environ 95 % du nombre de passagers depuis la mi-mars, ainsi qu'à un retard dans la clôture d'une vente immobilière importante en raison de la COVID-19, ce qui a entraîné des revenus de 22,8 millions de dollars soit 17,2 millions

	de dollars inférieurs à l'objectif de 40 millions de dollars.
SO 9. Réduire les coûts opérationnels de 30 millions de dollars et idéalement de 20 millions de dollars de plus.	Selon les prévisions du T3 pour 2019-2020, Metrolinx était sur la bonne voie pour atteindre l'objectif.

	Avant la COVID-19, les dépenses opérationnelles devaient atteindre 33 millions de dollars en réductions en 2019-2020 en comparaison à l'approbation de base pour l'exercice. Diverses pressions sur les dépenses en cours d'exercice ont été compensées par des économies et une gestion rigoureuse des dépenses, ce qui a permis de maintenir une prévision uniforme des dépenses tout au long de l'année. Des économies ont également été réalisées dans l'ensemble, principalement grâce aux exploitations et à PRESTO. Toutefois, ces réductions opérationnelles ont été compensées par des coûts supplémentaires en raison des rajustements des immobilisations et des frais de soumission liés aux acquisitions en raison des changements apportés aux conventions comptables. Par conséquent, les coûts totaux de Metrolinx ont dépassé l'objectif global.
SO 10. Établir un pipeline de projets axé sur les faits et en priorité avec les municipalités et la province	Publication du document d'orientation relatif aux analyses de rentabilité, qui a accru la rigueur dans l'élaboration des analyses de rentabilité et l'analyse pour appuyer la prise de décisions. Cadre de priorisation élaboré et appliqué en coordination avec les municipalités et le MTO. Cadre approuvé par le conseil d'administration de Metrolinx le 20 février 2020.

SO 11. Mobiliser les communautés et les intervenants, et atteindre des notes d'impressions positives de 70 pour cent et 65 pour cent.	À l'été 2019, notre partenaire de recherche Ipsos a mené une étude sur la réputation de l'entreprise. Metrolinx a obtenu une impression nette positive de 76 pour cent dans nos communautés, dépassant de loin l'objectif de 70 pour cent. En mai 2019, le premier des deux sondages annuels prévus pour comprendre les impressions des intervenants à l'égard de Metrolinx a été réalisé et Metrolinx a obtenu une note totale d'impression positive de 59 pour cent, soit une augmentation de 5 pour cent par rapport à 2018. Les programmes d'amélioration continue lancés en juin 2019 continuent de produire des progrès vers l'objectif de 2019-2020 de 65 pour cent d'impression positive. Toutefois, le deuxième et dernier sondage annuel établissant le rendement de fin d'année a été reportée en raison de la COVID-19.
--	---

	Le sondage de fin d'exercice est maintenant prévu pour le premier trimestre de 2020-2021, où nous prévoyons une croissance positive continue des impressions des intervenants.
Accent sur le client	
Objectif stratégique (SO)	État à la fin de l'exercice financier de 2019-2020
SO 12. Améliorer l'accès et l'intégration des services pour atteindre un indice de connectivité des gares de 60 pour cent	Nous avons obtenu un indice de connectivité de 53 pour cent. L'indice de connectivité comprend une évaluation pondérée des installations et des programmes d'accès aux gares sur place et hors site, notamment pour : • À pied (trottoirs, signaux, passages à niveau) • À vélo (voies cyclables et stationnement) • En transport en commun (fréquence du service, alignement et installations prioritaires) • En voiture (PUDO et stationnement) Au cours de la dernière année, la note globale de l'outil d'évaluation de la connectivité pour les gares GO est passé de 52 pour cent en mars 2019 à 53 pour cent en janvier 2020. Metrolinx continue de faire progresser le programme de modernisation du stationnement, ce qui améliorera la note de connectivité. Les programmes pilotes « Try Transit » et « Try Walking » aux gares GO de Weston et de Mount Joy ont été couronnés de succès, et les leçons tirées de ces deux programmes serviront à éclairer les programmes plus vastes du réseau GO.

SO 13. Augmenter : ▪ le nombre de passagers de 6 pour cent à 82 millions ▪ les milles parcourus par passagers payants (par semaine) à 138 millions ▪ l'adoption de PRESTO à 75 pour cent	Le nombre de passagers a augmenté de 0,4 pour cent. Le nombre de passagers a été touché par la pandémie. À la fin de février, le nombre de passagers a augmenté de 5,5 pour cent par rapport à l'année précédente. L'objectif de revenue de sièges-milles n'a pas été atteint en raison du report de certains services de 2019 à 2020. En mars 2020, le nombre de passagers pour la période de janvier à mars a atteint 75,5 millions, l'objectif étant de 82,1 millions. Cela a été touché à la mi-mars par la COVID-19, avec une baisse de 52,6 pour cent du nombre de passagers en mars 2020 et une réduction d'environ 55 pour cent des services.
---	---

	À la fin du mois de janvier, le taux d'adoption de PRESTO était de près de 71 pour cent et était en voie d'atteindre 74,4 pour cent à la fin de l'exercice financier. Le nombre de passagers a chuté en mars en raison de la COVID-19.
SO 14. Atteindre une ponctualité de : ▪ 95 pour cent pour le service ferroviaire GO ▪ 96 pour cent pour le service d'autobus GO ▪ 97 pour cent pour UP ▪ ainsi qu'une disponibilité des appareils de paiement de 99,5 pour cent pour PRESTO.	Nos résultats en matière de ponctualité sont les suivants : Service ferroviaire GO - 93,2 pour cent Service d'autobus GO - 94,9 pour cent UP - 97 pour cent La fiabilité de l'équipement PRESTO a été mesurée à 99,5 pour cent en février 2020 (TTC seulement - les rapports seront étendus à d'autres sociétés au cours de l'exercice financier de 20-21). Un certain nombre de facteurs causals ont contribué à ce que notre année se termine légèrement en deçà de l'objectif pour le service ferroviaire et d'autobus GO, y compris les erreurs de contrôle de la circulation ferroviaire, les problèmes de rendement du parc pour la fiabilité des autobus et des trains et des aiguillages et des signaux en raison du vieillissement de l'infrastructure dans les corridors ferroviaires. Le rendement s'est amélioré par rapport à l'année précédente grâce à un certain nombre d'initiatives mises en œuvre dans l'ensemble des exploitations pour régler les problèmes de cause profonde, ce qui a permis d'atteindre le rendement visé au cours du dernier trimestre de l'année.

SO 15. Assurer la satisfaction du client pour toutes les marques qui sont orientées en externe, ▪ 78 pour cent pour GO ▪ 87 pour cent pour UP ▪ 81 pour cent pour PRESTO, ce qui donne une note globale de 82 pour cent	Les améliorations de la ponctualité d’une année à l’autre, les améliorations des communications avec les clients et la planification cohérente des actions ont permis de réaliser des bénéfices pour GO et UP Express. À la fin de l’exercice financier, notre taux de satisfaction de la clientèle pour GO était de 79 pour cent, tandis qu’UP enregistrait un taux de 90 pour cent. Le taux de satisfaction de la clientèle pour PRESTO est resté inférieur à l’objectif de 81 pour cent. Nous avons terminé l’année avec une note de 73 pour cent. Un certain nombre d’actions ont été mises en œuvre en réponse à cette situation et se poursuivront au cours du prochain exercice financier pour atteindre notre objectif.
--	--

	Cela comprend d'autres améliorations aux moyens de communications et à la résolution des problèmes, ainsi que des améliorations aux applications Web et mobiles. La fiabilité des appareils a déjà atteint l'augmentation ciblée, ce qui devrait améliorer les notes de satisfaction. Nous avons obtenu un total de 81 pour cent pour les trois marques. Notre objectif était de 82 pour cent.
--	--

Annexe B – Rapport GRI de Metrolinx

Dans le cadre de la Stratégie en matière de durabilité de Metrolinx (2015-2020), Metrolinx s'est engagée, en tant qu'organisation transparente et digne de confiance, à surveiller et présenter un rapport sur son rendement. Cela comprend de rendre public son rendement en ce qui concerne les objectifs à atteindre énoncés dans la Stratégie en matière de durabilité inaugurale.

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

Pour la deuxième fois de son histoire, Metrolinx a publié ses résultats en matière de rendement durable, en utilisant le cadre GRI du Rapport annuel 2019-2020 aux fins d'une clarté accrue à l'égard de nos intervenants sur notre manière de fonctionner en tant qu'organisme provincial. C'est également la deuxième année consécutive que Metrolinx obtient l'assurance qualité par des tiers sur ses émissions des cadres 1 et 2 de gaz à effet de serre (GES) et sur le total de ses émissions des principaux contaminants atmosphériques (PCA) de PricewaterhouseCoopers LLP (PwC). Les avantages découlant de l'obtention de cette assurance limitée sur les GES et les PCA comprennent l'amélioration des processus internes, la détermination d'occasions en matière de réduction d'émissions et d'économie de coûts, et l'amélioration de la fiabilité des données. Les résultats de la mission d'assurance limitée de PwC sont documentés dans une déclaration d'assurance, qui suit cette introduction. Ce rapport GRI explique également de quelle manière les aspects relatifs à la durabilité dont nous rendons compte sont alignés sur les objectifs de développement durable des Nations unies (ODD des Nations unies).

Rapport de certification du professionnel en exercice indépendant visant à fournir une assurance limitée sur les informations choisies contenues dans le rapport sur la durabilité de Metrolinx pour 2019-2020

Au conseil d'administration et à la direction de Metrolinx

Nous avons réalisé une mission de certification visant à fournir une assurance limitée à l'égard de certains indicateurs clés de performance (l'information sur les émissions) de Metrolinx pour l'exercice clos le 31 mars 2019. La mission a été réalisée par une équipe multidisciplinaire de professionnels de la certification et de spécialistes de l'environnement.

Information sur les émissions

Indicateurs de performance	Exercice 2018-2019	Référence au tableau du Rapport GRI (Global Reporting Initiative)*
Émissions directes de GES (cadre 1)	269 139 tonnes de CO ₂	GRI 305-1
Émissions indirectes de GES (cadre 2)	2 464 tonnes de CO ₂	GRI 305-2
Total des émissions des principaux contaminants	2 332 755 kg	GRI 305-7

* Metrolinx a présenté la base d'établissement de chacun des indicateurs de performance choisis dans son rapport sur la durabilité. La référence au tableau du Rapport GRI indique au lecteur où se trouve la définition correspondante.

Responsabilité de la direction

La direction est responsable de la préparation de l'information sur les émissions conformément aux critères internes de Metrolinx décrits dans le tableau du Rapport GRI donné en référence (les « critères »). La direction est également responsable du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'informations sur les émissions exemptes d'anomalies significatives.

Notre responsabilité

Notre responsabilité consiste à exprimer une conclusion sous forme d'assurance limitée sur l'information sur les émissions, sur la base des éléments probants que nous avons obtenus. Nous avons effectué notre mission d'assurance limitée conformément à la Norme canadienne de missions de certification (NCMC) 3000 *Missions d'attestation autres que les audits ou examens d'informations financières historiques* et à la NCMC 3410 *Missions de certification des bilans des gaz à effet de serre*. Cette norme requiert que nous exprimions une conclusion indiquant si nous avons relevé quoi que ce soit qui nous porte à croire que l'information sur les émissions ne donne pas une image fidèle de la situation, dans tous ses aspects significatifs.

Une mission d'assurance limitée implique la mise en œuvre de procédures (qui consistent principalement en des demandes d'informations auprès de la direction et d'autres personnes au sein de l'entité, selon le cas, ainsi qu'en des procédures analytiques) et l'évaluation des éléments probants obtenus. Le choix des procédures repose sur notre jugement professionnel et tient compte de notre détermination des secteurs où

PricewaterhouseCoopers LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l.
250 Howe Street, Suite 1400, Vancouver Colombie-Britannique) V6C 3S7
Tél. : +1 604 806 7000, Téléc : +1 604 806 7806

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

il est susceptible d'y avoir des risques d'anomalies significatives dans la préparation de l'information sur les émissions conformément aux critères.

Les procédures mises en œuvre dans une mission d'assurance limitée sont de nature différente et d'étendue moindre que celles mises en œuvre dans une mission d'assurance raisonnable, et elles suivent un calendrier différent. En conséquence, le niveau d'assurance obtenu dans une mission d'assurance limitée est beaucoup moins élevé que celui qui aurait été obtenu dans une mission d'assurance raisonnable.

Notre indépendance et notre contrôle qualité

Nous nous sommes conformés aux règles ou au code de déontologie pertinents applicables à l'exercice de l'expertise comptable et se rapportant aux missions de certification, qui sont publiés par les différents organismes professionnels comptables, lesquels reposent sur les principes fondamentaux d'intégrité, d'objectivité, de compétence professionnelle et de diligence, de confidentialité et de conduite professionnelle.

Le cabinet applique la Norme canadienne de contrôle qualité 1 *Contrôle qualité des cabinets réalisant des missions d'audit ou d'examen d'états financiers et d'autres missions de certification*, et, en conséquence, maintient un système de contrôle qualité exhaustif qui comprend des politiques et des procédures documentées en ce qui concerne la conformité aux règles de déontologie, aux normes professionnelles et aux exigences légales et réglementaires applicables.

Conclusion

Sur la base des procédures que nous avons mises en œuvre et des éléments probants que nous avons obtenus, nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que l'information sur les émissions de Metrolinx préparée conformément aux critères pendant l'exercice clos le 31 mars 2019 ne donne pas une image fidèle dans tous ses aspects significatifs.

Objet de la déclaration et restriction à l'utilisation et à la diffusion de notre rapport

L'information sur les émissions a été préparée pour aider le conseil d'administration et la direction à faire rapport sur la performance et les activités de l'organisation en matière de durabilité. Par conséquent, il est possible que cette information ne puisse se prêter à un usage autre.

Notre rapport est destiné exclusivement à Metrolinx et à son conseil d'administration, conformément aux conditions de notre mission, et ne devrait pas être diffusé à d'autres parties ou utilisé par d'autres parties que Metrolinx et son conseil d'administration.

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

Comptables professionnels agréés

Vancouver (Colombie-Britannique)
Le 18 juin 2020

Rapport de la Global Reporting Initiative

Divuligation		Renseignements divulgués	ODD des Nations unies
Divulgations générales			
102-1	Nom de l'organisation	Metrolinx	S. O.
102-2	Activités, marques, produits et services	Pour l'exercice 2019-2020, nous nous sommes engagés à atteindre certains objectifs. Les plus importants étant : Nous avons apporté plusieurs changements de tarifs en 2019/2020, qui comprennent la réduction des tarifs sur les trajets de courte distance (10 km ou moins), le lancement du programme de déplacements gratuits pour les enfants (les enfants voyagent gratuitement avec GO) et de la promotion de billets électroniques Dimanche amusant (trajets illimités pour 10 \$ les dimanches). La réduction des tarifs sur les trajets de courte distance et les déplacements gratuits pour les enfants ont donné lieu à une augmentation des embarquements le week-end. Les embarquements ont augmenté de 13 % (et de 22 % lors des week-ends) en raison de la baisse de tarifs pour les trajets de courte distance à proximité de la gare Union et des déplacements gratuits pour les enfants. Depuis le lancement du programme Dimanche amusant, 15 000 laissez-passer ont été vendus, soit une hausse des ventes de billets électroniques de 40 %. Des billets électroniques sont proposés aux clients GO depuis juillet, avec plus de 180 000 billets vendus. Consultez le Rapport annuel de 2019-2020 de Metrolinx pour en savoir plus.	• Objectif 9 : Industrie, innovation et infrastructure • Objectif 11 : Villes et communautés durables
102-3	Emplacement du siège social	Toronto, Ontario	S. O.
102-4	Endroit où l'organisation exploite ses activités	Metrolinx exploite ses opérations en Ontario, Canada.	
102-5	Propriété et forme juridique	Veuillez vous référer à la section du Rapport : Notre mandat (Page 7).	
102-6	Marchés desservis	Carte des opérations et du transport en commun : https://www.gotransit.com/fr/planification-de-trajet/carte-du-reseau	Objectif 11 : Villes et communautés durables

Divulgarion	Renseignements divulgués	ODD des Nations unies
Divulgations générales		
102-7	Taille de l'organisation Veuillez vous référer à la section du Rapport : Faits saillants financiers et rapport sur le Plan d'activités (Page 9).	Objectif 8 : Travail décent et croissance économique
102-8	Renseignements sur les employés et autres intervenants de l'organisation Au 1er mars 2020, l'organisation comptait au total 4 284 employés actifs (y compris les étudiants, les employés du programme coopératif et les stagiaires) qui œuvrent dans 102 emplacements différents. • Nombre total d'employés par contrat de travail (par sexe et région) : Permanents : Femme (F) : 1 371, Homme (M) : 2 762; Temporaires : F : 67, M : 84. • Nombre total d'employés selon le type d'emploi et le sexe Temps plein : F : 1 242, M : 2 665; Temps partiel : F : 196, M : 181 Les données proviennent des registres du système des ressources humaines.	
102-9	Chaîne d'approvisionnement Veuillez vous référer à la section du Rapport : Rapport sur les activités autres que financières (pages 10 à 30)	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 9 : Industrie, innovation et infrastructure • Objectif 12 : Consommation et production responsables
102-10	Changements importants apportés à l'Organisation et à sa Chaîne d'approvisionnement Aucun changement n'est à signaler pour 2019-2020.	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 9 : Industrie, innovation et infrastructure • Objectif 10 : Inégalités réduites

Divulgation	Renseignements divulgués	ODD des Nations unies
Divulgations générales		
102-11	Principe ou approche de précaution Metrolinx est réglementé par le gouvernement fédéral et par le gouvernement provincial et est soumis à la <i>Loi de 2006 sur Metrolinx</i> . Le bureau de gestion des risques d'entreprise (GRE) a mis en place des directives, processus et outils visant à soutenir Metrolinx ainsi que ses unités opérationnelles dans l'identification des risques susceptibles d'entraver l'atteinte des objectifs stratégiques. Metrolinx maintient en place une politique et un cadre exhaustifs en matière de GRE dont l'objectif est d'assurer que soient instaurés des processus solides pour l'identification, l'atténuation, la surveillance ainsi que le signalement des risques, et ce, à tous les niveaux hiérarchiques, notamment à la haute direction ainsi qu'au Conseil. La Politique GRE est élaborée selon le cadre intégré de gestion des risques d'entreprise (GRE) de 2017 du COSO ainsi que selon la norme ISO 31000. Un système de gestion environnementale conforme à la norme ISO 14001 est en place afin d'encadrer les processus opérationnels et de construction. Metrolinx répond aux exigences de la Directive sur la gestion des risques d'entreprise du secteur public de l'Ontario d'avril 2020.	• Objectif 12 : Consommation et production responsables
102-12	Initiatives externes Veuillez vous référer à la section du Rapport : Rapport sur les activités autres que financières (pages 10 à 30)	
102-13	Adhésion aux associations La liste des associations auxquelles Metrolinx participe activement évolue constamment. Ainsi, nous pouvons transmettre sur demande une liste à jour des associations dont nous sommes un membre actif.	• Objectif 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs
102-14	Déclaration du plus haut décideur Veuillez vous référer à la section du Rapport : Message du chef de la direction (page 5).	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 9 : Industrie, innovation et infrastructure • Objectif 11 : Villes et communautés durables

Divulgarion	Renseignements divulgués	ODD des Nations unies
Divulgations générales		
102-16	Valeurs, principes, normes et règles en matière de comportement	http://www.metrolinx.com/fr/aboutus/metrolinxoverview/metrolinx_overview.aspx • Objectif 11 : Villes et communautés durables • Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 16 : Paix, justice et institutions efficaces
102-18	Structure de gouvernance	http://www.metrolinx.com/fr/aboutus/board/board_of_directors_bios.aspx • Objectif 8 : Travail décent et croissance économique
102-40	Liste des groupes d'intervenants	Principales catégories d'intervenants : Équipe de la haute direction de Metrolinx, dirigeants et gestionnaires de processus de Metrolinx, gouvernements fédéral et provincial, clients (Comité consultatif externe), clients (PRESTO), clients (GO Transit), fournisseurs, sociétés locales de transport en commun, organismes non gouvernementaux, associations professionnelles ou de l'industrie et experts. • Objectif 9 : Industrie, innovation et infrastructure • Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 16 : Paix, justice et institutions efficaces
102-41	Conventions collectives	Pourcentage de l'ensemble des employés couverts par une convention collective : 51,77 % sur 2 syndicats • : Amalgamated Transit Union, section locale 1587 (ATU) et International Association of Machinists & Aerospace Workers section locale 235 (IAM). • Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 10 : Inégalités réduites • Objectif 12 : Consommation et production responsables
102-42	Déterminer et sélectionner les intervenants	Chez Metrolinx, les intervenants possèdent des profils diversifiés qui varient en fonction de la division à laquelle ils participent et du thème pour lequel ils interviennent. De manière générale, Metrolinx identifie l'ensemble de ses intervenants selon le secteur où ils se situent dans le territoire desservi par la société, afin de se conformer aux dernières exigences réglementaires. Objectif 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs

Divulgation	Renseignements divulgués	ODD des Nations unies
Divulgations générales		
102-43	Approche envers l'engagement des intervenants L'engagement des intervenants, qu'ils soient élus ou non, consiste, mais sans s'y limiter, à la participation aux rencontres avec la communauté, aux forums de collaboration régionale, aux allocutions, aux séances d'information aux élus, aux réunions municipales, aux présentations de Conseil, aux assemblées publiques, aux campagnes de mobilisation porte-à-porte dans les différents quartiers, à la distribution des documents, aux partenariats pour les contenus, aux bulletins électroniques et à la participation en ligne. La fréquence d'engagement dépend du forum, du thème, de l'intervenant et est défini, dans certains cas, dans un document de cadre de référence.	
102-44	Principaux thèmes et préoccupations soulevés L'engagement des intervenants est principalement axé sur les activités, initiatives, services ainsi que les projets de construction en cours et futurs de Metrolinx. Les principaux thèmes et préoccupations sont abordés par le biais de résumés des réunions, de rapports, de notes d'information, d'actions et de IRC. Les intervenants, élus ou non, des municipalités et des sociétés de transport comptent parmi les principaux groupes d'intervenants.	
102-45	Entités incluses dans les états financiers de l'organisation Veuillez vous référer à la section du Rapport : États financiers – information relative aux transactions et soldes entre apparentés (pages 33).	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs

Divulgation	Renseignements divulgués	ODD des Nations unies
Divulgations générales		
102-46	Définition du contenu du rapport et du périmètre des thèmes En tant qu'organisation chef de file de transport en commun, Metrolinx encourage l'engagement des intervenants envers un vaste éventail de thèmes qui visent l'amélioration de la performance et l'élaboration d'initiatives stratégiques. En septembre 2019, Metrolinx a fait appel à une société indépendante pour procéder à un exercice de mobilisation auprès des intervenants internes et externes. L'objectif de cet exercice était de comprendre comment les intervenants percevaient Metrolinx dans des contextes notamment sociaux, environnementaux et économiques, et de classer par ordre de priorité, selon les avis, les thèmes dont l'incidence serait plus importante sur les décisions prises par Metrolinx.	Objectif 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs

Divulgarion	Renseignements divulgués	ODD des Nations unies
Divulgations générales		
102-47	Liste des thèmes importants Les sujets de grand intérêt qui ont été soulevés par les intervenants lors de l'exercice de 2019 portant sur le modèle d'importance étaient les suivants : • Les programmes en lien avec la santé et la sécurité ainsi que la réduction des lésions et maladies professionnelles • Le prolongement des projets de transport en commun vers les secteurs à densité élevée • La priorité donnée aux avantages à long terme lors de la prise de décisions financières • La modernisation des infrastructures de manière à ce qu'elles soient durables sur le plan écologique et qu'elles résistent à des conditions climatiques extrêmes • La demande d'un critère de durabilité précis lors de l'achat de biens et de services • La prise de décisions d'investissement en prenant en considération les impacts environnementaux et sociaux • La prise en compte de critères environnementaux, sociaux et économiques lors de la planification et conception de projets • La garantie d'un service fiable et à l'heure • Être transparent et responsable face aux contribuables ontariens • Le choix des fournisseurs en fonction des pratiques environnementales • La réduction des émissions de gaz à effet de serre • La garantie que les destinations importantes soient accessibles en transport en commun, à pied ou à vélos • L'utilisation de carburants de remplacement pour notre flotte (comme les biocarburants, l'électricité) • L'adoption de pratiques d'embauche et promotionnelles équitables	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 9 : Industrie, innovation et infrastructure • Objectif 10 : Inégalités réduites • Objectif 11 : Villes et communautés durables • Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 13 : Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques • Objectif 14 : Vie aquatique • Objectif 15 : Vie terrestre • Objectif 16 : Paix, justice et institutions efficaces • Objectif 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs
102-48	Retraitement de l'information	S. O.
102-49	Changements apportés au rapport	
	Aucun changement apporté au périmètre du rapport et aux thèmes importants depuis le précédent rapport annuel de 2018-2019 de Metrolinx.	

Divuligation		Renseignements divulgués	ODD des Nations unies
Divulgations générales			
102-50	Période visée par le rapport	Le rapport annuel de 2019-2020 de Metrolinx présente des renseignements et données détaillés pour l'exercice financier 2019 (EF19) et 2020 (EF2020), qui s'échelonne du 1er avril 2018 au 31 mars 2020.	
102-51	Date du dernier rapport	Avant ce rapport, le rapport annuel le plus récent a été rédigé conformément au cadre de la GRI couvrant les activités jusqu'au 31 mars 2019.	
102-52	Cycle du rapport	Nous publions notre rapport GRI sur une base annuelle.	
102-53	Point de contact pour toute question sur le rapport	Pour soumettre un commentaire ou une question, ou pour obtenir de plus amples renseignements au sujet de ce rapport, veuillez communiquer avec nous au 416 874-5900.	
102-54	Confirmation de préparation du rapport en conformité avec la GRI	Ce rapport a été préparé conformément aux normes fondamentales de la GRI.	
102-55	Index du contenu GRI	Ce document est organisé conformément aux indicateurs GRI et sert d'index du contenu GRI, avec l'inclusion des objectifs de développement durable des Nations unies correspondants. Veuillez visiter ce site Web pour référence : https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/	

Divulgation	Renseignements divulgués	ODD des Nations unies
Divulgations générales		
102-56 Assurance externe	L'index GRI procède d'une autodéclaration. Cette année, une assurance externe a été obtenue pour les émissions des cadres 1 et 2 de gaz à effet de serre (GES) et pour le total des émissions des principaux contaminants atmosphériques (PCA) pour l'exercice financier 2018-2019 de la sous-section Gestion environnementale. Veuillez consulter la déclaration d'assurance limitée de PwC aux pages 89-90.	

Renseignements précidivulgués		
Divulgation	Renseignements divulgués	ODD des Nations unies
Rendement économique		
103-1 Explication du thème important ainsi que de ses paramètres	Assurer le financement du gouvernement et le signalement du rendement économique direct de Metrolinx sont des sujets de grande importance pour les intervenants de Metrolinx, qu'ils soient internes ou externes. À titre d'organisme gouvernemental, le financement accordé par le gouvernement a une incidence directe sur les activités de Metrolinx.	• Objectif 9 : Industrie, innovation et infrastructure • Objectif 11 : Villes et communautés durables • Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs
103-2 L'approche de gestion et ses composantes	Les détails concernant le rendement économique sont divulgués dans les états financiers contenus dans le rapport annuel de Metrolinx. La direction de Metrolinx est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers, conformément aux normes comptables du secteur public canadien, ainsi que des mesures de contrôle internes qu'elle considère comme nécessaires pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs
103-3 Évaluation de l'approche de gestion	Veuillez vous référer à la section du rapport : Rapport de vérification indépendant (page 53).	S. O.

Renseignements précidivulgués			
Divulcation		Renseignements divulgués	ODD des Nations unies
201-1	Valeur économique directe créée et distribuée	Veuillez vous référer à la section du rapport : État des flux de trésorerie (page 58).	
201-4	Soutien financier reçu de la part du gouvernement	Veuillez vous référer à la section du rapport : Financement du gouvernement (pages 39 à 40).	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs
103-1	Explication du thème important ainsi que de ses paramètres	Les intervenants ont retenu « La priorité donnée aux avantages à long terme lors de la prise de décisions financières » et « Être transparent et responsable face aux contribuables ontariens » comme étant des enjeux d'importance. L'initiative d'approvisionnement du transport en commun (IATC) offre un service à la clientèle, une efficacité et une optimisation des ressources qui permet aux municipalités de maximiser leurs investissements en transport en commun et de servir les clients et les contribuables.	
103-2	L'approche de gestion et ses composantes	L'accord de gouvernance (AG) est l'entente conclue entre Metrolinx et les municipalités participantes qui énonce les principes de facilitation de l'approvisionnement commun ainsi que les rôles et les responsabilités de chacun. Un comité directeur est mis en place pour chaque projet et celui-ci est constitué de représentants des sociétés de transport participantes. Cette structure favorise des liens étroits entre l'équipe de projet de l'IATC et le comité directeur quant à la prise de décisions stratégiques en matière d'approvisionnement. L'AG de 2019-2024 a fait l'objet de quelques changements pour tenir compte des processus mis à jour et de la maturité du programme. http://www.metrolinx.com/fr/projectsandprograms/tpi/tpi.aspx	

Renseignements précidivulgués			
Divulgarion		Renseignements divulgués	ODD des Nations unies
103-3	Évaluation de l'approche de gestion	Le nouvel accord de gouvernance quinquennal de l'IATC est entré en vigueur le 1er avril 2019.	• Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs
203-2	Impacts économiques indirects substantiels	http://www.metrolinx.com/fr/projectsandprograms/tpi/tpi.aspx	
Gestion environnementale			
103-1	Explication du thème important ainsi que de ses paramètres	La réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi que des polluants atmosphériques représente un enjeu de taille pour Metrolinx et les intervenants. D'une perspective opérationnelle, Metrolinx a évalué, calculé et déclaré ses émissions de gaz à effet de serre et de principaux contaminants atmosphériques, tant en intensité qu'en valeur absolue. Les émissions pour l'EF 2018-2019 représentent les données vérifiées par une tierce partie les plus récentes.	• Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 13 : Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques • Objectif 15 : Vie terrestre
103-2	L'approche de gestion et ses composantes	<i>Stratégie en matière de durabilité de Metrolinx (2015-2020)</i> : L'objectif 2 a indiqué l'objectif des entreprises en matière de réduction des émissions et de l'énergie. La <i>Stratégie en matière de durabilité de Metrolinx (2015-2020)</i> indique qu'il y a eu une réduction tant au niveau de l'énergie utilisée que des émissions produites. Metrolinx a atteint les objectifs suivants : • réduction de 15 % de la consommation de carburant par kilomètre-passager payant (EF 2012-2013); • réduction de 15 % des émissions de GES liées aux véhicules de la société par kilomètre-passager payant (EF 2012-2013); et • réduction de 20 % pour l'ensemble des PCA rejetés par kilomètre-passager payant (EF 2012-2013).	

Renseignements précidivulgués		
Divulgation	Renseignements divulgués	ODD des Nations unies
103-3	Évaluation de l'approche de gestion En tant qu'organisation chef de file de transport en commun, Metrolinx encourage activement l'engagement de ses intervenants envers un vaste éventail de thèmes qui visent l'amélioration de la performance et l'élaboration d'initiatives stratégiques. Aux fins d'informations du cadre de durabilité, Metrolinx a décidé qu'inclure les perspectives des intervenants devrait être un point important, tel que fixé par les principales normes de durabilité et les pratiques exemplaires du secteur. En juin 2014 et de nouveau en octobre 2019, Metrolinx a fait appel à une société indépendante pour procéder à un exercice solide de mobilisation auprès des intervenants internes et externes. L'objectif de cet exercice était de comprendre comment les intervenants percevaient Metrolinx dans le cadre de la durabilité au sein de l'organisation, les défis stratégiques, les thèmes et les sujets qui influencent le plus les décisions, et les avantages et défis de l'intégration de la durabilité dans l'organisation. Metrolinx définit la matérialité comme les sujets ou les principaux enjeux qui reflètent la gouvernance et la conduite professionnelle de notre organisation ainsi que les impacts fiscaux, environnementaux et sociaux les plus significatifs tels que déterminés par les principaux intervenants internes et externes.	

Renseignements précidivulgués		
Divulgation	Renseignements divulgués	ODD des Nations unies
305-1 Émissions directes de GES (cadre 1)	Émissions de l'EF 2018-19 Émissions directes brutes pour le cadre 1 : 269 139 tonnes de CO₂. • Année de référence des calculs : Exercice financier allant du 1^{er} avril 2012 au 31 mars 2013 • Raison pour laquelle cette année a été sélectionnée : il s'agit de la première année où nous détenons des ensembles de données complets • Changements importants dans la quantité d'émissions : Aucun nouveau calcul effectué. Augmentation dans les données absolues portant sur les émissions du cadre 1 en raison de l'accroissement des services offerts par les trains et les autobus de GO, de nouvelles gares et des services d'UP Express qui ont été lancés à l'EF 2016-2017. • Source des facteurs d'émissions : Les facteurs des émissions de GES sont contenus dans le rapport d'inventaire national et les facteurs d'émissions de PCA peuvent être obtenus auprès de l'Association des chemins de fer du Canada ou de la base de données GHGenius. Pour les gares et installations de maintenance, les émissions de GES dues à l'achat d'électricité et à la consommation de gaz naturel ont été calculées à l'aide des facteurs d'émission du rapport d'inventaire national. • Source de potentiel de réchauffement du globe (PRG) : Cinquième rapport d'évaluation (AR5) du GIEC, chapitre 8, page 22 • Approche de consolidation des émissions : Contrôle opérationnel • Normes, méthodologies, hypothèses, et/ou outils de calcul utilisés : Les émissions sont calculées selon la <i>Norme de comptabilisation et de déclaration destinée à l'entreprise</i> du <i>Protocole sur les gaz à effet de serre</i>.	

Renseignements précidivulgués			
Divulgation	Renseignements divulgués		ODD des Nations unies
305-2	Émissions indirectes de GES (cadre 2)	Émissions déclarées pour l'EF 2018-2019. Émissions indirectes brutes pour le cadre 2 : 2 464 tonnes de CO₂. • Année de référence des calculs : Exercice financier allant du 1^{er} avril 2012 au 31 mars 2013 • Veuillez vous référer au point 305-1 pour les renseignements sur les gaz compris dans les calculs, les raisons qui ont permis de déterminer l'année de référence, les facteurs d'émission et les sources de PRG ainsi que la méthodologie employée.	
305-7	Oxydes d'azote (NO _x), oxydes de soufre (SO _x) et autres émissions atmosphériques importantes	Total des émissions des principaux contaminants atmosphériques (PCA) déclaré pour l'EF 2018-2019 : 2 332 755 kg. • Les gaz inclus dans le calcul des PCA sont : COV, CO, NO_x, SO_x et PM₁₀. • Veuillez vous référer au point 305-1 pour les renseignements sur les gaz compris dans les calculs, les raisons qui ont permis de déterminer l'année de référence, les facteurs d'émission et les sources de PRG ainsi que la méthodologie employée. Source des facteurs d'émissions : GHGenius version 5.0	
306-3	Déversements importants	Nombre total d'incidents en 2019 Année civile : 16. Tous signalés au ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs et souvent aux municipalités locales. Tout déversement sur le trottoir a été nettoyé.	• Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 13 : Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques • Objectif 14 : Vie aquatique • Objectif 15 : Vie terrestre
Gestion sociale			

Renseignements précidivulgués			
Divulgation		Renseignements divulgués	ODD des Nations unies
103-1	Explication du thème important ainsi que de ses paramètres	Metrolinx est d'avis que ses investissements importants dans les infrastructures de transport en commun devraient présenter des avantages pour les communautés dans lesquelles elle travaille, c'est pourquoi elle s'engage à fournir des possibilités d'emploi et d'apprentissage, ainsi que des occasions pour les fournisseurs locaux, résidents et entreprises du secteur où la construction de nos projets est en cours.	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 9 : Industrie, innovation et infrastructure • Objectif 10 : Inégalités réduites • Objectif 11 : Villes et communautés durables • Objectif 12 : Consommation et production responsables
103-2	L'approche de gestion et ses composantes	Le projet Crosstown sera réalisé grâce à des mécanismes de diversification des modes de financement et d'approvisionnement. Une demande de propositions a été publiée et deux consortiums qualifiés devraient faire une offre pour le projet. Le programme d'avantages communautaires sera finalement intégré au contrat final qui sera conclu entre Metrolinx, le spécialiste de la passation des marchés Infrastructure Ontario et le soumissionnaire retenu (ProjectCo) (cojointement, les « Parties »).	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 10 : Inégalités réduites • Objectif 11 : Villes et communautés durables • Objectif 12 : Consommation et production responsables

Renseignements précidivulgués			
Divulgarion		Renseignements divulgués	ODD des Nations unies
413-1	Activités de mobilisation des communautés locales, évaluation de l'incidence et programmes de développement	L'entente relative aux avantages communautaires du projet Eglinton Crosstown vise à employer des apprentis, notamment ceux issus de communautés historiquement désavantagées et de groupes aspirant à l'égalité, pour réaliser 10 % de toutes les heures de travail de métier ou d'artisan. Le projet continue par ailleurs de soutenir les dépenses des entreprises locales et des entreprises sociales. En date du 20 mars 2020, le projet a soutenu les dépenses des entreprises sociales à hauteur de 746 462,77 \$ et celles des entreprises locales à hauteur de 7,5 millions \$. 367 personnes ont été embauchées dans le cadre du programme d'avantages communautaires. Crosslinx Transit Solutions est responsable, pour le compte de Metrolinx, de la mise en œuvre du programme d'avantages communautaires de Metrolinx par le biais de l'entente de projet pour les avantages communautaires. A l'heure actuelle, le projet Eglinton Crosstown donne lieu à la publication d'un rapport trimestriel sur le Plan d'avantages et des relations communautaires et d'un rapport annuel sur le Plan d'apprentissage et des avantages communautaires.	