

Rapport annuel

2020-2021

TABLE DES MATIÈRES

Reconnaissance des terres	2
Message du président du Conseil	4
Message du chef de la direction	6
Vision, Mission, Valeurs et Mandat.	7
Introduction.....	8
Description des activités pour 2020-2021	9
Faits saillants financiers et rapport sur le plan des activités	9
Rapport sur les activités non financières	11
Tout le monde sain et sauf	11
Mobilisation.....	13
Un partenaire d'affaires de confiance.....	16
Des clients satisfaits	23
Gouvernance	30
Discussion et analyse de la direction.....	32
États financiers vérifiés.....	55
Annexes	85
Annexe A : objectifs stratégiques pour 2020-2021 et tableau des étapes.....	85
Annexe B : rapport GRI	92

RECONNAISSANCE DES TERRES

Prenons un instant 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 ces 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 a le mandat ambitieux d'assurer le leadership dans la coordination, la planification, le financement, le développement et la mise en œuvre d'un réseau intégré de transport en commun dans la région élargie du Golden Horseshoe. Ce n'est pas un mince exploit et je suis fier de dire qu'au cours de la dernière année, Metrolinx a relevé le défi, même face à la pandémie mondiale de COVID-19. Notre personnel de première ligne dévoué a fourni un service de transport en commun essentiel pour permettre aux habitants de cette région de se déplacer en toute sécurité, tandis qu'un grand nombre de nos employés de bureau sont passés sans problème au travail à distance. Nous avons continué à exécuter les priorités, en travaillant à la réalisation de la vision d'un système de transport en commun et de transport de classe mondiale en Ontario.

En 2020-21, Metrolinx a considérablement poursuivi son programme d'immobilisations malgré les défis posés par la pandémie. Plus de 3,9 milliards de dollars ont été investis pour franchir plusieurs étapes clés dans les projets d'expansion de GO, de transport en commun rapide et de notre métro. Ces étapes comprennent l'ouverture de la nouvelle station d'autobus de la gare Union, la construction des nouvelles gares GO Kipling et Bloomington, le début de deux contrats de creusement de tunnels dans le cadre de notre programme de métros, et l'amélioration de l'expérience client avec le Wi-Fi gratuit dans les autobus et les trains GO et le projet pilote de paiement ouvert PRESTO. Le réseau de transport en commun intégré que nous construisons dans la région élargie du Golden Horseshoe apportera des avantages économiques importants pendant des décennies.

Comme c'est le cas pour de nombreux organismes de transport en commun dans le monde, la pandémie a eu une incidence considérable sur les activités de Metrolinx, avec des réductions sans précédent de l'achalandage et des revenus en raison des restrictions de santé publique nécessaires pour aider à réduire la propagation du virus. Cependant, nous voyons la lumière au bout du tunnel et les premiers signes indiquant que les gens sont disposés à reprendre nos services au fur et à mesure que le taux de vaccination augmente. Metrolinx est prête à accueillir de nouveau les usagers en toute sécurité, et nous sommes impatients de jouer un rôle clé dans le redémarrage et la revitalisation de l'économie ontarienne, en 2021-22 et au-delà.

Donald Wright, président

MESSAGE DU CHEF DE LA DIRECTION

L'exercice 2020-21 s'est avéré remarquable à bien des égards. Comme ce fut le cas pour de nombreux organismes, notre réponse à la pandémie a dominé l'année. Nous avons procédé à d'énormes rajustements opérationnels pour maintenir la continuité de nos activités et la livraison de notre programme d'immobilisations. Nous avons fait d'importants investissements en matière de sécurité afin que nos clients puissent compter en toute confiance sur nos services de transport en commun essentiels. À la fin du cycle d'affaires, malgré des défis considérables, nous avons obtenu des résultats incroyables par rapport à nos clés de rendement.

Nous avons enregistré notre plus bas taux de fréquence des accidents avec arrêt de travail (TFAPT), soit 0,7 %. Cet indicateur clé de rendement était à 4,8 en janvier 2018. Depuis plusieurs années maintenant, nous avons amélioré continuellement notre culture organisationnelle, non seulement avec nos employés mais également avec nos entrepreneurs.

Notre campagne "Destination sécurité. Sans arrêt." de lutte contre la COVID s'est poursuivie tout au long de l'année et nous avons mis en œuvre plus de 65 mesures de sécurité dans nos gares, sur nos véhicules et dans tous nos bureaux et installations. L'accent que nous avons mis sur la sécurité et la ponctualité de nos services a eu une incidence positive sur la satisfaction de nos clients tout au long de l'année. En mars, GO a atteint un taux remarquable de 87 %, le plus haut niveau jamais atteint depuis que nous avons commencé à suivre cet indicateur.

Projet après projet, le futur réseau de transport en commun de notre région devient une réalité. Nos programmes d'investissement ont progressé de manière significative, avec des étapes importantes franchies, notamment l'ouverture de la nouvelle station de la gare Union, les premiers essais de véhicules légers sur rail pour l'Eglinton Crosstown, et plusieurs étapes de passation de marchés publics pour des projets de métro. Nous avons également mené à bien les projets d'amélioration des gares GO de Kipling et de Cooksville, ainsi que le dernier segment du système d'autobus rapides Viva.

Cette année, nos équipes chargées de l'engagement communautaire et de la communication se sont rapidement tournées vers les relations communautaires numériques et les plateformes d'engagement virtuel. Nous avons connu une année très difficile en matière de consultation des communautés ; face à une pandémie, nous avons dû procéder à des rajustements quant à la méthode, la complexité et le message. Notre objectif primordial reste inchangé : donner à nos communautés une visibilité totale de nos programmes et stratégies.

Notre portefeuille de communautés axées sur le transport en commun a bien progressé. Des analyses de rentabilité ont été réalisées et publiées pour Park Lawn et Milton-Trafalgar.

Le respect des délais a dépassé les objectifs fixés pour les trains GO, les autobus GO et UP Express, terminant l'année avec une moyenne globale de 98,7 %. La disponibilité des équipements de paiement PRESTO a atteint 99,79 % à la fin de l'exercice. Notre objectif global de satisfaction de la clientèle pour l'année a été atteint avec un score de 83%.

Nous avons mis en œuvre plusieurs initiatives pour améliorer l'expérience client PRESTO, y compris des mises à jour de l'application permettant de recharger instantanément des fonds sur les cartes PRESTO, la diminution du montant minimal de rechargement à 5 centimes, et plus récemment le

lancement du projet pilote de paiement ouvert sans contact sur UP Express grâce auxquels les clients peuvent désormais utiliser leurs cartes de débit et de crédit, ou leur portefeuille électronique, pour payer leur laissez-passer. Ces améliorations ont stimulé la cote de satisfaction de la clientèle qui s'est élevé à 80 % pour l'année.

Alors que nous nous préparons au retour de nos clients à bord de nos services avec la réouverture progressive de la région, nous avons déployé des efforts considérables dans le développement et la mise en œuvre de notre plan de reprise « Préparons-nous à rouler », informé par les renseignements recueillis lors des enquêtes menées auprès des clients tout au long de la pandémie.

Le remarquable travail effectué dans le cadre de notre réponse à la pandémie, nos efforts de rétablissement et la continuité des activités commerciales a été reconnu par l'association des chemins de fer du Canada ainsi que par l'organisme Business Continuity Institute (BCI) au RU.

La diversité et l'inclusion constituent des objectifs stratégiques de Metrolinx. En cette année marquée par une crise de santé publique mondiale et une vague de manifestations contre le racisme, notre engagement en faveur d'une organisation engagée, inclusive et antiraciste est plus fort que jamais. Nous continuons de prendre des mesures importantes pour que nos employés se sentent inclus, connectés et engagés tout en fournissant un espace où ils peuvent se sentir en sécurité, entendus et appréciés. Deux nouveaux groupes-ressources d'employés (GRE) ont été lancés cette année, notamment, le GRE de l'expérience des employés noirs chez Metrolinx (Black Employee Experience at Metrolinx (BEEAM)) et l'ERG des femmes dans le groupe de projets d'immobilisations. Nous avons également mis à jour notre politique de prévention de la discrimination et du harcèlement au travail pour reconnaître spécifiquement le racisme contre les Noirs. Nous avons mis à jour cette politique en lançant une campagne auprès de nos employés composée de lettres envoyées au domicile de nos employés, de matériaux créatifs et de séries de séances de consultation par division.

La résilience et l'esprit de toutes les équipes dans l'ensemble de notre organisation reflètent l'incarnation véritable de nos valeurs fondamentales : travailler en équipe, aller de l'avant et servir avec passion. L'année qui vient de se terminer a été un exercice difficile. Cependant, tous nos employés, à la fois ceux en première ligne comme ceux qui travaillent à domicile, ont relevé les défis. Nous sommes très enthousiastes à propos de nos plans pour l'exercice fiscal de l'année 2021-2022 qui nous permettront d'effectuer de grandes avancées dans nos projets d'immobilisations. Et, nous sommes impatients et enthousiastes à l'idée d'accueillir à nouveau nos passagers.

Metrolinx sort de la pandémie avec beaucoup d'optimisme et une équipe incroyable. Notre travail contribuera au redémarrage de l'économie et notre réseau de transport en commun assurera la prospérité de notre région à l'avenir.

Prenez soin de vous et recevez tous mes vœux de bonne santé.

Phil Verster

VISION, MISSION, VALEURS ET MANDAT

Notre vision

Nous rapprochons nos communautés.

Notre mission

Vous mener 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, planifier, financer, développer et mettre en œuvre un réseau de transport 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 régional de transport en commun.

La mission de l'organisation 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

Comme toutes les organisations, Metrolinx a fait face à des défis sans précédent au cours du dernier exercice fiscal. La diminution de l'achalandage et celle des revenus des opérations de transport en commun ont constitué les impacts les plus importants de la pandémie mondiale de COVID-19 pour Metrolinx. Grâce à des approches innovantes pour maintenir la résilience de nos activités, nous avons fait preuve de leadership dans le domaine du transport en commun.

La planification de la continuité des activités ainsi que la sécurité de nos clients et employés sont restées nos principales priorités tout au long de l'année et ont permis à Metrolinx de continuer à procurer des services de transport en commun essentiels pour soutenir les employés en première ligne.

Nous avons travaillé pour améliorer l'expérience client et développer la confiance des usagers de PRESTO à travers la mise en service de fonctionnalités nouvelles et modernes, notamment le lancement des paiements ouverts.

En raison de la pandémie, des perturbations majeures ont affecté la chaîne d'approvisionnement. Cependant, grâce à la gestion prudente et l'intervention adroite de Metrolinx, nous avons continué d'effectuer des avancées importantes dans le programme d'expansion du transport en commun et dans notre mission de relier les communautés à travers la RÉGH.

Alors que la région va de l'avant dans son plan de rétablissement de la COVID-19, nous poursuivrons l'exécution de nos stratégies à long-terme dans le but d'accueillir nos clients à leur retour, de soutenir les besoins en transport de la région d'aujourd'hui et de développer un réseau optimal pour le futur.

FAITS SAILLANTS FINANCIERS

Pour l'exercice 2020-2021, les revenus se sont élevés à un peu moins de 183 millions de dollars, dont 56,3 millions de dollars de produits tarifaires, 50,5 millions de dollars de produits non tarifaires et 76,1 millions de dollars de produits de construction par des tiers. Nos coûts d'exploitation ont totalisé 1,2 milliard de dollars alors que nos prévisions pour le premier trimestre de l'année étaient de 1,3 milliard de dollars. Nous avons terminé l'année avec une perte nette de 17,7 millions de dollars pour l'exercice.

Nous continuons de voir les effets de la pandémie de COVID-19 créer des défis pour Metrolinx, en matière de revenus provenant des laissez-passer et de celles non liées à la vente de billets. Les niveaux d'achalandage ont baissé d'environ 91,1 % comparé à la période équivalente de l'année précédente. Tout au long de l'année, nous avons surveillé les tendances de déplacements des usagers et nous avons optimisé la fréquence des services de GO et UP Express pour répondre à cette demande.

La pandémie a affecté à la fois les habitudes de déplacement en transport en commun, tant maintenant qu'à l'avenir. En réponse, Metrolinx a mis en place avec succès de nombreuses mesures de sécurité liées à la COVID-19 pour susciter à nouveau la confiance des clients dans le transport en commun et les encourager à revenir à bord de GO Transit et UP Express en leur offrant une expérience de transport sûre lorsque l'achalandage sera rétabli.

Nos dépenses d'immobilisations pour l'année se sont élevées à 3 909,4 millions de dollars, soit 380,6 millions de plus que le budget annuel de 3 528,8 millions de dollars. Le dépassement du budget des immobilisations est principalement dû à l'accélération de l'exécution des projets de métro prioritaires afin d'avancer les phases de planification et conception pour éclairer les principaux lots d'approvisionnement et les tracés. De plus, plusieurs projets ont pu profiter de la plus grande disponibilité des corridors ferroviaires et de l'extension possible des intervalles de travaux en raison de la réduction de la fréquence des services actuels.

Les principales réalisations de 2020-2021 décrites dans le plan d'affaires 2021-2022 comprennent :

- La mise en œuvre réussie de plus de 65 mesures de sécurité face à la COVID-19, notamment des cloisons de siège pour les passagers, des barrières pour les conducteurs et une politique de port de masque obligatoire dans les véhicules et les gares de Metrolinx.
- L'ouverture de la station d'autobus de la gare Union en décembre 2020, qui démontre l'engagement de Metrolinx à accroître la satisfaction de la clientèle en améliorant l'accès des clients aux services d'autobus GO.
- Mise en œuvre du service Wi-Fi de GO pour les clients dans les autobus et les trains et d'autres commodités pour les clients, comme la zone de tranquillité en partenariat avec Audible qui fournit du contenu gratuit aux clients, le service d'arrêts rapides mobiles de Purolator dans certaines gares GO et de nouvelles options de distribution automatique.
- Travaux d'approvisionnement pour les grands projets liés aux immobilisations, notamment l'expansion du réseau ferroviaire GO, ont

Les principaux résultats attendus du plan d'affaires 2021-2022 sont les suivants :

- Continuer à se concentrer sur l'offre d'un voyage sûr et sécuritaire pendant la pandémie de COVID-19, tout en rajustant les niveaux de service pour répondre à l'évolution de la demande des clients afin d'appuyer les efforts de relance économique à court et à long terme de la région.
- Prendre des mesures proactives en vue de la reprise de l'achalandage au fur et à mesure de la réouverture de l'économie et de l'assouplissement des restrictions, en finançant la reprise par le biais de notre stratégie tarifaire et en améliorant notre expérience client.
- Continuer à travailler à la réalisation des engagements en matière de projets d'immobilisations, notamment en collaborant avec Infrastructure Ontario (IO) pour faire avancer les travaux habilitants et d'autres approvisionnements essentiels pour appuyer le programme d'expansion du réseau GO Rail, faire avancer les travaux sur le programme de métros, continuer à faire des progrès sur les projets de transport en commun rapide et exécuter le programme de collectivités axées sur le transport en commun dans les gares nouvelles et existantes.
- Améliorer l'expérience client de PRESTO et regagner la confiance des clients par la mise en œuvre de nouvelles fonctionnalités modernes telles que les paiements ouverts et les billets électroniques, tout en s'efforçant d'assurer la durabilité à long terme.
- Poursuivre l'intégration des tarifs et des services pour appuyer la reprise de l'achalandage après COVID-19 et poursuivre le travail en cours avec les municipalités pour améliorer l'accès aux gares et mettre en œuvre d'autres éléments du plan de transport régional.

RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS NON-FINANCIÈRES

TOUT LE MONDE SAIN ET SAUF

La sécurité est restée l'une des principales priorités de Metrolinx tout au long de l'année, et nous avons constaté des améliorations continues dans la gestion de la sécurité et la culture axée sur la sécurité au sein de l'organisation. Cette année, Metrolinx a créé un poste de Chef de la sécurité pour diriger une nouvelle fonction de sécurité consacrée à la santé, la sécurité et l'environnement. Cette nouvelle direction et orientation nous ont aidé à obtenir notre taux de fréquence des accidents avec perte de travail (TFAPT : ce taux représente le nombre de réclamations effectuées pour accidents et maladies avec perte de travail par 100 employés équivalents à temps plein pour l'année d'accident donnée) le plus bas depuis que nous avons commencé à suivre ce taux comme l'un de nos indicateurs de rendement clés en 2017.

À la fin de l'exercice fiscal, nous avons enregistré un TFAPT de 0,7, ce qui est largement en dessous de l'objectif de 2,6. Ceci représente une baisse de 75 % comparé à la même période l'an passé, et, une diminution globale de 85 % par rapport au taux de 4,8 en janvier 2018.

Le TFAPT des entrepreneurs a également été surveillé et suivi pour s'assurer de leur alignement et de leur conformité avec notre programme de sécurité global. Les entrepreneurs de Metrolinx ont enregistré un TFAPT de 0,17, ce qui est au-dessus de notre objectif de 0,10 mais en dessous du taux moyen ciblé par le groupe de construction de l'Ontario de 1,13 et de la moyenne de 0,36 des membres de l'association Ontario General Contractors Association. Ce résultat représente également une diminution de 39 % comparé à la même époque l'an passé.

Dans le cadre de la sécurité ferroviaire, et plus particulièrement de notre engagement pour l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, notre équipe a dépassé les exigences réglementaires en matière de conformité. Pour la première fois, elle a effectué les évaluations annuelles des risques de tous les passages à niveau privés et publics de Metrolinx (136 publics et 31 privés) et a mis en œuvre de nouvelles normes de conception de pointe de Metrolinx à des endroits pilotes. De plus, la division des services de sécurité a permis de faire avancer la sécurité des opérations et des travaux de construction en réalisant :

- 17 enquêtes approfondies relatives aux incidents dont 11 ont été terminées avant la fin de l'exercice fiscal; et
- 2 701 inspections et vérifications des travaux, résultant en 88 652 constatations de conformité et 3 037 de non-conformité. Sur ce nombre de cas de non-conformité, environ 1 318 mesures correctives ont été mises en œuvre avant la fin de l'exercice fiscal.

Des avancées supplémentaires ont été réalisées dans le cadre de notre programme de sécurité ferroviaire cette année, notamment avec deux premières dans l'industrie : la création d'un partenariat avec le Conseil canadien des normes (CCN) pour élaborer un programme canadien des évaluateurs indépendants de la sécurité des réseaux ferroviaires, et la collaboration avec l'Association canadienne de normalisation (ou CSA) pour mettre au point une méthode de sécurité commune canadienne pour évaluer les risques (Canadian Common Safety Method for Risk Evaluation (CSMREA)) qui reflète la méthode de sécurité commune utilisée dans la réglementation européenne des systèmes ferroviaires.

Notre travail visant à accroître les compétences et la sécurité sur les voies pour les employés et entrepreneurs a progressé avec la mise en place d'un programme obligatoire de formation relative à la sécurité individuelle sur les voies (SIV), d'évaluation et de certification, soutenu par le lancement d'un nouveau système de gestion des compétences pour les inscriptions, les vérifications sur le terrain et les audits. Jusqu'à ce jour, plus de 12 000 employés et entrepreneurs ont terminé leur formation SIV.

Tout au long de l'année, les mesures de sécurité pour lutter contre la COVID-19 ont été extrêmement importantes pour nos employés et nos clients. Plus de 65 mesures ont été mises en œuvre depuis le début de la pandémie. Certaines de ces mesures comprennent la politique du port du masque obligatoire, les heures chômées et rémunérées pour la vaccination, des mesures de protection respiratoire améliorées afin de protéger contre les souches les plus transmissibles, la réalisation de 80 audits liés aux mesures relatives à la COVID-19 dans 80 installations ou sur le terrain, et 42 inspections liées à la pandémie sur les sites des projets, donnant lieu à 69 rapports de vérification spécifiques aux sites et 673 mesures correctives.

Metrolinx a été reconnue et récompensée par l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) pour son travail pendant la pandémie de COVID-19. Notre réponse à la pandémie et nos efforts pour la reprise ont également été reconnus au niveau mondial par le Business Continuity Institute (BCI), un organisme professionnel basé au RU qui compte plus de 9 100 membres dans plus de 100 pays.

Bien que nous connaissions quelques difficultés liées à nos capacités en raison de la COVID-19 et que nous ayons besoin d'affecter plus d'employés à notre réponse globale à la pandémie, la division des services de sécurité a réalisé un bon rendement par rapport à nos objectifs stratégiques, la cote d'engagement des employés liée à leurs sentiments de sécurité reste élevée, et nous continuons d'effectuer des progrès majeurs dans notre programme de transformation de la sécurité visant à bâtir une forte culture de la sécurité chez Metrolinx. (Voir l'annexe A pour les commentaires sur les objectifs de sécurité).

MOBILISATION

Metrolinx a agi avec détermination et rapidité pour soutenir et protéger ses employés tout au long de la pandémie de COVID-19. Notre engagement envers la sécurité de nos employés demeure l'une de nos principales priorités. Environ la moitié de nos effectifs est composée de travailleurs essentiels en première ligne, parmi lesquels beaucoup de nos employés des opérations et des immobilisations, ainsi que nos entrepreneurs. Tous ont dû se présenter au travail tout au long de la pandémie. Les personnels des bureaux, dont les tâches peuvent être effectuées à distance, ont été encouragés à continuer de travailler depuis chez eux pendant toute l'année, en cohérence avec les décrets provinciaux ordonnant de rester à domicile. Selon le sondage sur l'engagement des employés du mois de février 2021, 82 % des employés se sentent bien informés au sujet des mesures de sécurité prises en réponse à la pandémie.

La sécurité et les technologies ont été des composantes essentielles pour soutenir la main-d'œuvre de Metrolinx à distance en lui fournissant les outils et systèmes dont elle avait besoin pour rester productive, mobilisée et connectée entre collègues. Avant la COVID-19, le nombre moyen d'employés se connectant à distance à notre réseau virtuel privé (VPN) était de 450 à 500 par jour. Cependant, quand la pandémie a atteint son point culminant, 2 400 à 2 600 collaborateurs devaient se connecter à distance à Metrolinx par jour. En 30 jours, l'équipe des technologies de l'information a été capable de traiter et fournir assez de connexions VPN pour la plupart des utilisateurs.

En outre, des centaines d'ordinateurs portables, avec leurs accessoires (casque, clavier, souris) ont été achetés, configurés avec les logiciels et distribués, dans certains cas directement au domicile des employés avec l'aide de l'équipe des services généraux, afin de permettre à environ 50 % des effectifs de Metrolinx de travailler à distance. L'accélération du déploiement de la migration vers Windows 10 et Microsoft Office 365 auprès des employés a stimulé la productivité et permis la collaboration. Tout aussi essentiel, l'infrastructure est restée stable et sécurisée, et les applications commerciales et de service ont continué à fonctionner avec des perturbations minimales.

Les communications avec les employés demeurent extrêmement importantes pour soutenir leur engagement. Des outils de communication interne ciblés ont été utilisés pour entrer en contact efficacement avec le personnel travaillant à distance ainsi qu'avec ceux en première ligne. Nous avons concentré nos efforts pour partager des informations importantes sur l'organisation en temps opportun ainsi que pour faciliter les communications bidirectionnelles avec l'équipe de la haute direction de Metrolinx afin de s'assurer que les employés se sentent soutenus et impliqués. Des séances de consultation virtuelles ont été organisées régulièrement avec le Chef de la direction et l'équipe de la haute direction, offrant aux employés l'occasion d'entendre les messages de la direction, de poser des questions et de partager leurs préoccupations. De plus, les responsables de personne au sein de chaque division ont tenu des séances de discussion ouverte régulières avec leur personnel.

L'importance de la santé mentale et du bien-être des employés est restée l'une de nos grandes priorités cette année, avec l'introduction de nouvelles initiatives visant à mieux soutenir nos équipes durant la pandémie. Nous nous sommes assurés que les employés avaient connaissance de l'existence de ces ressources. Nous avons constamment introduit et ajouté de nouvelles offres dans une zone dédiée sur notre site intranet pour les employés. Nous avons également proposé de façon régulière des webinaires relatifs à la santé mentale portant sur une large gamme de sujets, notamment sur comment surmonter l'épuisement et sur des pratiques stratégiques pour travailler à

distance avec des enfants. Ces ressources et les enregistrements de ces webinaires ont été partagés à travers tous les canaux de communication avec nos employés. Nous avons amélioré les avantages pour la santé que nous offrons à nos employés avec des avantages accrus pour les services psychologiques paramédicaux en incluant les services des travailleurs sociaux, des conseillers cliniciens, des thérapeutes familiaux et conjugaux ainsi que des psychanalystes.

Des étapes significatives ont été franchies pour faire de Metrolinx un chef de file plus fort en matière de diversité et d'inclusion, pour agir et éliminer les obstacles qui perpétuent le racisme et la discrimination systémique sur le lieu de travail. Nous continuons de déployer des efforts en travaillant pour promouvoir une organisation inclusive et antiraciste chez Metrolinx. En voici quelques caractéristiques :

- Une formation sur les partis pris subconscients a été mise en place, et dans les six premiers mois, tous les responsables de personne avaient suivi cette formation. En octobre, ce cours a été ajouté au calendrier des formations de l'organisation de Metrolinx et tous les employés ont été encouragés à s'inscrire pour le suivre.
- Des campagnes sur l'antiracisme et la discrimination et le harcèlement sur le lieu de travail ont été mises en œuvre à l'échelle de l'organisation à l'automne 2020. Elles comprenaient des présentations sur l'inclusion et l'équité lors des séances de discussion au niveau des divisions et un courrier envoyé par voie postale à tous les employés sur la mise à jour des procédures et de la politique de prévention de la discrimination et du harcèlement au travail.
- Le programme de recensement culturel de Metrolinx a été lancé au mois d'octobre 2020 pour permettre aux employés de s'auto-identifier au travers d'une variété de dimensions afin de mieux informer l'organisation lorsqu'elle définit des nouveaux programmes portant sur la diversité, l'équité et l'inclusion, ainsi que des initiatives antiracisme.
- Des soutiens ont été fournis pour appuyer le développement de huit groupes-ressources d'employés (GRE), offrant des occasions aux membres du personnel d'être vus, entendus et valorisés. En plus des groupes de Pride 365, des jeunes professionnels et futurs dirigeants, et du réseau des femmes de Metrolinx, nous avons apporté un appui au GRE de l'expérience des employés noirs chez Metrolinx (Black Employee Experience at Metrolinx (BEEAM)) qui a été établi l'année dernière ainsi qu'à d'autres groupes émergents, notamment celui des femmes dans les opérations, du réseau inclusif des femmes (W.I.N in CPG) et au GRE des Nations autochtones qui est encore en phase de développement.

Une nouvelle feuille de route quinquennale pour les technologies des RH a été développée pour moderniser davantage les systèmes de RH chez Metrolinx. D'ici 2024, avec les outils et systèmes adéquats mis en place, nous aurons un milieu de travail numérique plus efficient et cohérent pour tous les employés afin d'appuyer une expérience des employés améliorée et plus moderne.

Au début de l'année, Metrolinx a mis en priorité l'importance de développer une culture Lean. L'agence a établi un centre d'excellence Lean pour mobiliser et responsabiliser les employés en vue de modifier leurs attitudes et de mettre en œuvre les techniques Lean. À la fin du mois de mars 2021, 1 000 employés avaient terminé le nouveau programme virtuel de formation sur les fondamentaux de Lean. Sur ce total de participants, la cote de satisfaction s'est élevée à 93 %. À ce jour, 316 idées provenant d'actions Lean ont été mises en priorité. L'accompagnement des responsables et des équipes de Metrolinx continuent de se concentrer sur l'utilisation de techniques pratiques de résolution de problème.

Nous avons également négocié avec succès un nouvel accord collectif avec la section locale 235 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA). Non seulement une entente a été trouvée dans les délais impartis mais ce fut également le premier accord négocié virtuellement chez Metrolinx.

PARTENAIRE D’AFFAIRES DE CONFIANCE

Metrolinx est en train de réaliser le plus grand programme d’expansion du transport en commun rapide dans l’histoire de l’Amérique du Nord. Il comprend un portefeuille de nouveaux projets d’immobilisation d’une valeur totale de 75 milliards de dollars ainsi que l’expansion des activités d’exploitation des services de train et d’autobus.

Notre réactivité et nos efforts pour mobiliser les clients, les parties prenantes et l’ensemble des communautés dans lesquelles nous opérons sont des facteurs déterminants critiques de la confiance que nous sommes capables de recevoir. Ceci s’est avéré encore plus important au milieu de la pandémie, quand nos actions devaient soutenir la confiance de nos clients dans nos services, ainsi que la capacité de nos intervenants à continuer de nous consulter et de se mobiliser alors que nous mettons en œuvre nos programmes d’immobilisations.

Communications et réputation de l’entreprise

Au cours de l’exercice fiscal 2020-2021, notre principal objectif a été de poursuivre notre engagement envers nos clients et nos communautés.

Conformément à l’objectif organisationnel de bâtir notre réputation, Metrolinx a obtenu une cote d’impression positive de 61 % parmi les résidents des communautés. Plus des deux tiers s’identifient comme des partisans ou des défenseurs de l’expansion des transports en commun. Leur mode d’engagement communautaire préféré est par le biais de Metrolinx ou des sites Web des projets, suivi par les portes ouvertes et les séances de consultation virtuelles.

Pour les intervenants, Metrolinx a obtenu une cote d’impression positive de 59 %, soit une augmentation de six points comparés à 2019-2020. Les intervenants partenaires continuent de souligner l’importance d’organiser des consultations tôt et de façon constante, ainsi que de l’engagement bidirectionnel.

Des communications fréquentes ont été menées au sujet des mesures de sécurité mises en place par Metrolinx sur les différents lieux de travail, dans les autobus, les trains, les gares et les stations pour répondre aux préoccupations relatives à la santé publique générées par la pandémie; sur la façon dont nous avons modifié et ajusté les services pour garder les travailleurs essentiels en mouvement tout en maintenant les échéanciers des activités de construction de nos projets d’immobilisations; sur l’adaptation constante de nos actions afin de refléter les orientations les plus récentes et pertinentes de la province et des autorités de la santé publique, dont le port obligatoire du masque sur les lieux de travail de Metrolinx, les autobus, les trains et sur tous les sites de construction des projets.

En conformité avec notre objectif de communiquer de façon transparente avec nos diverses parties prenantes, l’équipe de relations avec les médias a répondu à plus de 2 295 appels des médias (comparé à 1 800 appels l’année précédente). Plus de 500 de ces appels étaient relatifs à la COVID-19. Le programme de sensibilisation proactif des médias, des clients et des parties prenantes a contribué à la réalisation d’étapes clés dans les projets d’immobilisations, notamment les projets de transport en commun rapide, d’expansion de GO, de la ligne Ontario et de l’ouverture de la nouvelle station d’autobus de la gare Union, ainsi qu’à la mise en œuvre réussie d’initiatives client, telles que des modifications des services, le Wi-Fi à bord des autobus et trains GO, les améliorations de l’application PRESTO et le projet pilote de paiement ouvert sans contact.

Info Metrolinx, le blogue de l'organisation, a incroyablement augmenté sa portée pendant l'année, atteignant une audience sans précédent. En effet, les médias, les usagers et les communautés vont lire les articles qui expliquent les progrès réalisés dans nos projets et informent sur les plus récentes mises à jour de nos services. Au cours de l'année, Info Metrolinx a publié 321 articles et a reçu un prix ACE de la Société canadienne des relations publiques pour la meilleure campagne de communication numérique de l'année (juillet 2020).

Responsabilité sociale de l'entreprise

En plus de mesures de sécurité accrues pour nos clients, Metrolinx a offert des soutiens à la communauté, relatifs à la COVID-19, à travers plusieurs initiatives particulières qui comprenaient : le soutien d'une unité mobile de dépistage de la COVID-19, la mise à disposition d'un service de transport pour les travailleurs migrants en quarantaine dans l'ouest de l'Ontario, un appui à la fonction publique de l'Ontario à travers une initiative d'approvisionnement en fournitures pour la pandémie, et la direction d'un programme de distribution d'équipements de protection individuelle contre la COVID-19 aux populations vulnérables cherchant du réconfort dans nos installations.

Participation de la communauté et des intervenants

Le développement de partenariats collaboratifs avec nos intervenants et communautés est resté l'une de nos principales priorités au cours de l'année. Nos équipes des relations avec les intervenants et de l'engagement communautaire ont pivoté pour organiser les consultations du public ainsi que les activités d'engagements de la communauté virtuellement, et continuer de connecter par le biais d'une approche virtuelle, dans certains cas en offrant des rendez-vous virtuels aux membres de la communauté pour parler en face-à-face avec un membre de l'équipe. Elles ont également répondu et initié des correspondances et des communications par d'autres canaux pour s'assurer de fournir des renseignements précis et en temps opportun sur nos projets.

La gestion du programme des avantages pour la communauté s'est poursuivie pendant l'année. Mis en œuvre en 2013, ce programme a pour but de s'assurer que, dans la mesure du possible, les grands projets d'investissements dans des infrastructures incluent des pratiques d'embauche équitables, des formations, des apprentissages ainsi que des occasions d'approvisionnement social et auprès des fournisseurs locaux. (Voir le rapport GRI dans l'annexe B, divulgation 413-1, pour plus de détails sur le rendement de l'entente relative aux avantages communautaires du projet Eglinton Crosstown).

Au cours de l'année, nous avons organisé 89 réunions publiques et 1 068 séances d'information virtuelles, mené 7 767 interactions liées aux projets de transport en commun rapide, de l'expansion de GO et du programme des métros (comprenant les correspondances écrites, les courriels et les appels téléphoniques), envoyé 119 146 publipostages (bulletins d'information électronique mensuels, bihebdomadaires, hebdomadaires et avis de travaux de construction), et 708 092 notes de sensibilisations à domicile. Vers la fin de l'exercice, nous avons lancé la campagne « Nous sommes là pour vous » pour que les résidents sachent qui contacter s'ils ont des questions ou préoccupations. Le tableau ci-dessous présente une comparaison de notre rendement entre les deux derniers exercices'.

Exercice	Réunions publiques (virtuelles et/ou en personne)	Séances d'information aux intervenants	Interactions avec le public	Publipostages	Sensibilisations à domicile
2020-2021	89	1 068	7 767	119 146	708 092
2019-2020	76	867	5 499	20 827	916 143

Impacts de la COVID-19 sur le programme des immobilisations

Comme dans beaucoup d'autres endroits, la pandémie de COVID-19 a causé d'importantes perturbations dans la RGTH, particulièrement au début, lorsque la transition vers un environnement de travail à domicile s'est déroulée. Cependant, grâce à une gestion prudente et des interventions adroites, l'équipe des projets d'immobilisations a réussi à maintenir le programme d'immobilisations en mouvement. Des précautions de sécurité obligatoires accrues ont été mises en place dans l'ensemble des projets du programme d'immobilisations qui complètent les développements qui soutiennent davantage les progrès réalisés dans les activités de construction en 2020-2021. Par exemple, la réduction des services de train a permis aux équipes de construction d'avoir un meilleur accès aux corridors ferroviaires.

Planification et expansion du transport en commun

Nous avons investi environ 3,9 milliards de dollars (coûts engagés) dans l'ensemble de nos projets pendant l'exercice fiscal 2020-2021.

Dans le cadre de nos objectifs stratégiques pour l'année, nous avons prévu de franchir 25 étapes clés; nous avons été capables d'en réaliser 18. Cet écart est largement dû aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement liées à la COVID-19. (Voir l'annexe A pour plus de détails sur cet objectif stratégique.)

Expansion de GO

Dans le cadre du portefeuille de l'expansion de GO, nous avons atteint plusieurs jalons importants, notamment l'achèvement de la nouvelle station d'autobus de la gare Union qui a été mise en service le 5 décembre. La nouvelle station comporte 14 zones d'arrêt pour les autobus (ce qui est le double de la capacité de l'ancienne station), 270 places de stationnement pour vélos et plusieurs autres commodités pour les clients.

À Cooksville, la construction du nouveau parc de stationnement couvert à six étages est terminée. Il a été ouvert aux clients, procurant plus de 750 nouvelles places nettes, augmentant ainsi le nombre de places de stationnement disponibles à la gare à plus de 2 500.

Un projet à la gare GO de Kipling comprend la construction d'un nouveau bâtiment de gare. Nous avons également installé un toit vert qui n'offrira pas seulement une protection contre les intempéries, mais améliorera aussi le rendement énergétique du bâtiment et déviara des milliers de gallons d'eaux pluviales d'orage du réseau d'égouts chaque année.

Nous avons également commencé la construction de la nouvelle gare GO de Lincolnville, qui remplacera l'installation existante et nous avons terminé l'installation de remisage.

Les travaux à la gare GO de Bloomington ont quasiment été achevés dans le dernier trimestre de l'exercice fiscal. Une fois terminée, cette nouvelle gare, la 68^e dans le réseau de GO, deviendra le terminus à l'extrémité nord de la ligne de Richmond Hill. Elle comprend un complexe de stationnement, un édifice de gare et des marquises pour abriter les usagers et les protéger des intempéries.

À la gare GO d'Agincourt, les équipes ont installé la dernière section du tunnel piétonnier souterrain en décembre. Grâce aux avancées réalisées dans la construction du nouveau bâtiment de la gare, la démolition de l'édifice de gare existant a commencé au mois de février. Une fois terminées, les améliorations de la gare GO d'Agincourt offriront aux navetteurs de meilleures commodités et l'accès à un service de train GO fréquent, bidirectionnel, pendant toute la journée, sur des parties stratégiques de la ligne de Stouffville.

Transport en commun rapide

Alors que nous nous concentrons sur la réalisation de programmes de transport en commun rapide, nous avons réaligné cette partie de nos activités pour créer une division du transport en commun rapide entièrement responsable de s'occuper de la gestion des immobilisations, des opérations et des éléments commerciaux de ce portefeuille; et de mettre en service les projets de transport léger sur rail (TLR) à venir, les prolongements des métros et la ligne Ontario. Ce portefeuille comprend également Mississauga Transitway et VIVA, deux systèmes de services d'autobus rapides (SAR) qui sont déjà pleinement opérationnels avec l'achèvement du dernier tronçon du SAR de VIVA, marquant ainsi une décennie d'efforts sur ce projet.

Au cours de l'année, nous avons mené les premiers essais des véhicules légers sur rail dans le tunnel Eglinton Crosstown : ce fut la première fois que des essais étaient effectués à l'extérieur du centre de maintenance et de remisage. Les autres étapes clés comprennent la mise en place des fondations de la ligne 1 de la TTC aux gares d'Eglinton et Eglinton West, l'achèvement de l'installation des voies et de tous les arrêts en surface. À ce jour, quarante-cinq véhicules du TLR ont été livrés.

Des travaux de fonçage des pieux ont été effectués à la gare de Finch West et à l'arrêt du Humber College dans le cadre du projet de TLR de Finch West. L'installation de pieux en acier soutiendra les travaux d'excavation pour des éléments d'infrastructures, notamment les entrées, les sorties de secours et la liaison piétonnière entre le TLR et le métro. De plus, le remplacement du pont de l'autoroute 400 sur Finch Avenue West, qui passe au-dessus de la ligne de TLR de Finch West, est terminé.

Des progrès continuent d'être réalisés pour les travaux de construction du TLR Hurontario. Au cours de l'année, le passage inférieur sous l'autoroute 407 a été élargi afin de construire un tablier indépendant et central qui portera la voie du TLR. Metrolinx a également travaillé avec des fournisseurs de services publics afin de déplacer des câbles d'électricité, téléphoniques et des conduites de gaz. En décembre, les équipes des entreprises de services publics ont terminé les travaux préliminaires de déplacement de ces infrastructures essentielles afin de préparer le terrain pour les activités de construction. Mobilinx, le consortium chargé de construire la nouvelle ligne, continuera d'effectuer les travaux liés aux infrastructures de services publics cette année.

Métros

Des avancées majeures ont été réalisées dans le projet de transport en commun de la ligne Ontario tout au long de l'année. En décembre 2020, Metrolinx a publié l'analyse de rentabilité préliminaire (ARP) de la conception qui a permis d'obtenir une compréhension améliorée et plus détaillée des avantages du projet. Elle a été établie à partir de l'analyse de rentabilité initiale (ARI) qui a été publiée en juillet 2019. Elle décrit comment le projet va améliorer le transport en commun et renforcer les communautés à travers la ville. De plus, des demandes de propositions (DP) ont été émises pour deux troupes de travaux majeurs : l'une pour les travaux de génie civil, les gares et les tunnels pour le tronçon sud et l'autre pour le matériel roulant, les systèmes et les services d'exploitation et d'entretien.

Au cours du dernier trimestre, l'analyse de rentabilité initiale a été publiée pour le projet du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge (PNLMY). Le processus de consultation a commencé. Plusieurs occasions d'engagement avec le public, les intervenants et les organisations et partenaires des communautés autochtones ont eu lieu au sujet du tracé du projet. Les rapports de travaux ont été mis à la disposition du public aux fins de commentaires.

D'importants progrès ont été réalisés dans les processus d'approvisionnement pour les tunnels avancés des projets du prolongement de la ligne de métro vers Scarborough (PLMS) et du prolongement vers l'ouest de la ligne de métro Eglinton Crosstown (POLMEC), avec l'annonce des soumissionnaires retenus pour les premières négociations pour chaque projet. Strabag et West End Connectors (WEC) ont été sélectionnés pour concevoir, construire et financer les tunnels pour les projets du PLMS et du POLMEC respectivement. La sélection des soumissionnaires retenus pour les premières négociations est la première étape du processus. Infrastructure Ontario et Metrolinx travailleront avec les équipes afin de finaliser les détails des soumissions aux DP pour s'assurer que chacune de ces équipes offre la meilleure proposition de valeur pour la province.

Au regard des quatre projets de transport prioritaire, Metrolinx continue de réaliser des progrès dans les évaluations environnementales de chacun de ces projets, ce qui aidera à déterminer et atténuer les impacts potentiels de ces derniers sur l'environnement.

Planification

La planification des besoins des clients est l'une des parties centrales des activités de Metrolinx. Elle implique souvent des partenariats avec les autres systèmes de transport régionaux et municipaux, des activités de recherches et des exercices pilotes. Le cadre de priorisation du réseau de transport en commun rapide et fréquent (RTCRF), qui a été développé et mis en œuvre en collaboration avec le ministère des Transports et les municipalités à travers la région (approuvé par le Conseil d'administration de Metrolinx en février 2020) aide à répondre aux besoins à long terme en améliorant continuellement la préparation de la planification du réseau envisagé dans le plan de transport régional pour 2041 qui comprend plus de 100 corridors de transport en commun rapide. Au cours de la période visée par le rapport, nous nous sommes entretenus avec des employés de la planification et du transport en commun dans plus de 10 municipalités à l'extérieur de la zone étendue du mandat de Metrolinx dans la région élargie du Golden Horseshoe (RÉGH). Nous avons également effectué les examens annuels des projets en utilisant le cadre de priorisation du RTCRF pour la première fois. Ces activités ont été exécutées en étroite coordination avec le ministère des Transports et son plan de transport multimodale de la REGH en cours.

Metrolinx soutient également le ministère des Transports dans l'élaboration du plan de transport de la REGH pour 2051 en fournissant un avis sur la composante du plan relative au transport en commun. Les projets de transport en commun rapide et l'analyse du projet du RTCRF sont utilisés comme données pour développer de nouvelles options. Une fois finalisé, le plan de transport de la REGH fournira une orientation stratégique qui guidera la planification des analyses de rentabilité et du réseau de transport en commun de Metrolinx.

La conception préliminaire du SAR de Durham-Scarborough est presque terminée. Elle a été affinée en collaboration avec les municipalités et à la suite d'une vaste consultation des communautés. Le projet du SAR de Dundas Street avance. Metrolinx a émis une demande de qualification et de prix au marché pour des services de consultation afin de soutenir la conception préliminaire, l'analyse de rentabilité de conception préliminaire et les approbations environnementales.

Rapport sur l'avancement du plan d'accessibilité 2020 de Metrolinx

Metrolinx s'est engagée à rendre le transport en commun accessible à tous les Ontariens. Dans le cadre de cet engagement, nous avons terminé l'ébauche du rapport sur l'avancement de l'accessibilité 2020 qui est requis pour répondre aux exigences de production de rapport de la Loi sur l'accessibilité (Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario). Ce rapport présente l'échéancier pour rendre les gares et stations GO accessibles, pour celles qui ne le sont pas encore, et fournit des mises à jour sur l'accessibilité des appareils PRESTO. Une occasion a été offerte aux membres du public pour partager leur avis sur le rapport par l'intermédiaire des consultations annuelles sur l'accessibilité, organisées virtuellement avec sous-titrages durant toute l'année en raison de la COVID-19.

Mise en œuvre d'accès aux stations et gares

Un accès amélioré aux stations et gares est un des objectifs clés de Metrolinx et met l'accent sur la facilité d'accès et la connectivité des usagers du transport en commun à nos stations et gares. Des progrès ont été effectués dans la mise en œuvre « rapide comme l'éclair » d'une série d'amélioration de l'accès aux stations et gares pendant l'année, en commençant avec cinq endroits pilotes (les gares GO d'Ajax, de Long Branch, de Mount Pleasant et d'Oakville) avec un accent spécifique mis sur la marche, le cyclisme et l'orientation. Les données et les leçons apprises lors de ces projets pilotes pourront informer les futures améliorations des stations et gares à travers le réseau. Les gares pilotes initiales ont été sélectionnées sur la base de considérations variées, notamment l'achalandage, les besoins de l'installation, l'utilisation du stationnement et les cotes de satisfaction de la clientèle.

Partenariats régionaux et intégration du réseau de transport en commun

Nous avons constaté des progrès dans le programme d'intégration des services et des tarifs lorsqu'ils ont été officialisés au cours du dernier trimestre lors d'une table ronde régionale avec des représentants des municipalités de l'ensemble de la région ainsi qu'au travers de discussions avec la province.

Metrolinx est également en train de rechercher des exemples techniques pour informer des options de structure tarifaire régionale à long terme et des occasions d'intégration des services à court terme

en consultation avec le MTO et les partenaires de transport en commun à travers la région. Plusieurs actions préliminaires ont été proposées et sont à l'étude comme des éléments de base pour rendre le transport en commun plus pratique, fluide et abordable pour les usagers et pour éliminer les obstacles qui empêchent les gens d'utiliser les services de transport en commun.

Nous avons mis en œuvre un programme d'autobus prioritaires régional qui fournit un exercice de modélisation par micro-simulation comme démonstration de faisabilité afin de mieux comprendre les options d'autobus prioritaires dans la région. Trois corridors, à Brampton, Mississauga et Hamilton, sont présentement analysés pour tester les avantages des voies d'évitement de file d'attente, de la signalisation donnant la priorité au transport en commun, des voies réservées aux autobus, de consolidation des arrêts et de l'embarquement à toutes les portes.

Mises à jour sur les communautés axées sur le transport en commun

Le programme des communautés axées sur le transport en commun (CTAC) de Metrolinx, avec une stratégie axée sur le marché, met à profit les biens immobiliers de Metrolinx ainsi que des partenariats avec des tiers pour procurer une récupération de valeur positive à la province et pour optimiser les investissements dans le transport en commun en augmentant la connectivité des modes de transport à travers la région et réduisant la charge des contribuables.

Notre portefeuille des CATC a bien progressé. Des analyses de rentabilité ont été réalisées et publiées pour Park Lawn et Milton-Trafalgar.

Durabilité

Metrolinx est fermement engagée envers le développement durable, et la production de rapport est un élément clé de cet engagement. Au début de l'année 2019, Metrolinx a commencé à divulguer des mesures de rendement des critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) conformément au cadre de la Global Reporting Initiative (GRI). Ces normes de compte-rendu sont utilisées par presque 75 % des 250 plus grandes entreprises du monde. (Voir l'annexe B pour le rapport GRI complet).

La clôture des activités de l'année budgétaire 2020 marque la fin de la stratégie quinquennale de durabilité de l'organisation. Ce plan était le premier de cette sorte pour Metrolinx et nous avons réussi à accomplir, complètement ou partiellement, plus de 80 % des actions énoncées dans cette stratégie. Au premier rang de nos accomplissements au cours de la période de cinq ans se trouve la réduction des principaux contaminants atmosphériques émis par les autobus et trains GO, et la publication de notre première stratégie d'adaptation climatique en 2018 (un rapport complet sur le rendement sera publié plus tard cette année).

Au cours de l'année dernière, le développement et la publication des normes de conception durable a constitué un accomplissement clé en matière de durabilité. Les normes procurent des mesures et des exigences de compte-rendu tout au long des phases de conception et de construction, sur une large gamme de sujets, notamment sur la consommation d'eau et d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et la gestion des déchets, afin de soutenir les comptes-rendus de l'organisation et le développement des futures exigences en matière de durabilité.

CLIENTS SATISFAITS

COVID-19 et nos clients

La pandémie de COVID-19 a beaucoup affecté les habitudes de déplacement de nos clients. En réponse, nous avons mis en œuvre des programmes pour les rassurer et les conforter à propos de la sécurité des déplacements à bord de GO Transit et UP Express. Plus de 65 mesures de sécurité ont été mises en place au cours de l'année qui vient de s'écouler dans l'ensemble de notre réseau de GO Transit et sur les quais et dans les gares et véhicules d'UP Express, ainsi que dans les bureaux et les installations connexes. Ces mesures comprennent :

- Le port du masque obligatoire par les employés et les clients, ainsi que la distribution d'ÉPI à nos employés;
- Plus de 10 000 barrières en plexiglas installées dans les trains, les autobus, les gares et les stations, y compris des séparateurs pour les chauffeurs d'autobus ainsi qu'entre les sièges des passagers pour augmenter la protection des usagers dans tous les services d'autobus et de trains GO et sur UP Express; L'installation de plus de 4 200 distributeurs de désinfectant pour les mains à bord des autobus et trains ainsi que dans les gares et stations;
- La mise en œuvre d'un nouveau programme de nettoyage sophistiqué et à la pointe dans les gares et stations ainsi qu'à bord des véhicules;
- Des programmes améliorés de nettoyage nocturne des lignes de service avec plus de 100 000 litres de produits de nettoyage désinfectant utilisés.

Notre campagne « Destination sécurité. Sans arrêt. » pour nos clients a donné lieu à une stratégie médiatique complète, payée, acquise et détenue pour promouvoir les mesures de sécurité dans tous nos services. La campagne comprenait des comptoirs sur la sécurité dans les gares et stations, ainsi que des habillages d'autobus renforçant notre message, accompagnés d'une couverture médiatique très notable sur CP24 et Breakfast Television. À la fin du mois de mars 2021, neuf clients sur dix reconnaissaient les mesures de Metrolinx relatives à la sécurité, prises en réponse à la COVID-19, et plus généralement la santé et sécurité individuelle. Cela a constitué le taux de satisfaction client le plus élevé depuis que nous avons commencé à suivre ces indicateurs l'été dernier.

Service de transport en commun

Les services de GO Transit et UP Express ont été ajustés tout au long de l'année, sur la base de la demande, des analyses des habitudes et des recherches sur la clientèle, ainsi que de la surveillance permanente de l'achalandage. Metrolinx a également cherché des nouvelles occasions pour être plus efficace et réaliser des économies tout en continuant à offrir des services rentables et pertinents aux travailleurs essentiels de la REGH. Les exemples de domaines où des économies ont pu être réalisées comprennent les gains d'efficacité obtenus grâce aux changements apportés aux feuilles de train, aux équipages des trains, aux chauffeurs d'autobus, à l'entretien des gares et stations, aux opérations du centre de contact ainsi qu'aux modifications des niveaux de service qui ont été plus étroitement alignés aux prévisions d'achalandage révisées.

L'accélération de la mise en œuvre du modèle de service révisé dans les gares et stations en juin 2020 continue d'avoir des effets positifs sur l'amélioration de l'accessibilité et la disponibilité des employés du service à la clientèle pour les usagers. Les ambassadeurs des gares et stations sont sortis de derrière la fenêtre des comptoirs de billets pour aider à maintenir les lieux propres en nettoyant les points de contact fréquemment touchés dans les lieux de forte circulation, notamment les poignées de portes, les rampes, les distributeurs de laissez-passer et les comptoirs. Ils sont également disponibles pour aider les clients avec les options de libre-service.

Le cadre du programme de transformation des autobus de 2021 a été développé pour optimiser davantage notre réseau et nos services, l'utilisation de nos ressources, éliminer les processus inutiles et augmenter les recettes non liées à la vente de titres. Au cours de l'exercice fiscal, nous avons rationalisé la maintenance de nos flottes en les regroupant dans un nombre réduit d'installations, et nous avons commencé à utiliser des systèmes télématiques sur les véhicules ne générant pas de recettes afin de surveiller les données sanitaires et géographiques ainsi que de réduire les temps d'immobilisation et de rotation des véhicules.

La nouvelle station d'autobus de la gare Union a été mise en service le 5 décembre 2020. Pour être prêt pour le jour d'ouverture, des équipes de préparation ont formé les chauffeurs d'autobus aux opérations de la station, ont passé en revue les mesures de sécurité relatives aux piétons et ont effectué des simulations et des exercices de gestion des situations d'urgence. L'ouverture de la nouvelle station d'autobus nous aide à mieux servir les usagers grâce à une sécurité accrue et une aire d'attente plus vaste et plus confortable. La station abrite les clients du mauvais temps, offre un accès facile aux trains et au cœur du centre-ville. Elle fonctionne pratiquement comme un aéroport moderne : elle est divisée en zones avec des portes d'embarquement qui mènent aux quais d'autobus. Cette nouvelle station a été construite afin de mieux soutenir la croissance et la transformation de la ville de Toronto et de la région.

La ponctualité (OTP) pour nos clients au travers de tous nos services (trains GO, autobus GO et UP Express) a obtenu une cote moyenne de 98,7 % pour l'exercice fiscale, dépassant l'objectif de 96 %. Afin de continuer à améliorer le rendement en matière de ponctualité, nous avons concentré nos efforts sur la mise en place des mesures qui visent à remédier aux causes fondamentales de ces retards. Certaines de ces actions majeures comprennent notamment :

- **Autobus** : Un programme de révision de la flotte a ciblé les systèmes de refroidissement et d'échappement, ainsi que l'amélioration de la précision des données. Des améliorations ont été apportées à la collecte de données et aux procédures de production de rapports. L'analyse des causes fondamentales des retards et des annulations est mieux intégrée dans les activités quotidiennes. Des travaux sont en cours pour améliorer la distance moyenne de la flotte entre les défaillances et réduire les pannes des équipements en service.
- **Service ferroviaire** : Le transfert de la fonction de contrôle du trafic ferroviaire à Metrolinx (provenant du CN) a permis de réduire considérablement les retards. L'analyse des causes fondamentales continue d'être une pierre angulaire des services ferroviaires, avec un accent mis sur le diagnostic et l'élimination des retards liés à des défaillances de la flotte en service et des problèmes de signalisation. En outre, nous avons mené une analyse détaillée des causes fondamentales des défauts des moteurs de traction pour être en mesure de gérer les impacts sur la ponctualité.

Résultats de la Charte du client de GO et UP Express pour 2020-2021

Promesse	Marque du service	Critère	Objectif	Réel	
Faire de notre mieux pour être à l'heure.	GO	95 % des trains respecteront leur horaire, à 5 minutes près.	95 %	97,6 %	✓
		96 % des autobus respecteront leur horaire, à 15 minutes près.	96 %	98,9 %	✓
	UP	97 % des trains respecteront leur horaire, à 5 minutes près.	97 %	99,2 %	✓
Toujours prendre votre sécurité au sérieux.	GO	Nous recevrons au plus 30 plaintes concernant la sécurité pour 1 000 000 embarquements.	30 ou moins	96,2	✗
	UP	Nous recevrons au plus 2 plaintes concernant la sécurité pour 100 000 embarquements.	2 ou moins	2,7	✗
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	14,0	✓
	UP	Nous recevrons au plus 4 plaintes concernant la communication de l'état du service pour 100 000 embarquements.	4 ou moins	5,9	✗

Vous assurer un service en tout confort.	GO	Nous recevrons au plus 30 plaintes concernant le confort dans les gares, stations, autobus et les trains pour un million d'embarquements.	30 ou moins	68,7	✗
	UP	Nous recevrons au plus 1 plainte concernant le confort dans les gares, stations, autobus et les trains pour 100 000 embarquements.	1 ou moins	2,1	✗
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	90,3 %	✓
	UP	Nous veillerons à répondre à 80 % de tous les appels en 20 secondes ou moins.	80 % ou plus	95,8 %	✓

PRESTO

Au pic de la pandémie, l'achalandage avait baissé de 90 % pour les systèmes partenaires de PRESTO, qui a également subi des impacts supplémentaires pendant plusieurs mois à la suite des modifications de ces politiques relatives au système de transport en commun, telles que l'arrêt ou la réduction de la perception des tarifs, et le passage à l'embarquement à l'arrière pour protéger les chauffeurs d'autobus (certains véhicules de transport n'ont pas d'appareil de paiement à l'arrière). Les embarquements et les usagers uniques de PRESTO ont doucement mais régulièrement rebondis, avec une reprise des embarquements en mars de 38,6 %, et de 49,2 % pour les usagers uniques sur la même période en 2019.

Bien que le nombre des utilisateurs de PRESTO fût en baisse cette année, nous avons poursuivi la mise en œuvre d'une stratégie à long terme PRESTO et nous sommes sur la bonne voie pour achever et/ou dépasser tous nos objectifs dans ce domaine. Elle comprend la mise en place de nouvelles méthodes de paiement des laissez-passer, des améliorations de l'expérience client et l'exécution d'initiatives de durabilité telles que le programme d'approvisionnement 2022 de PRESTO.

Nous continuons d'explorer de nouvelles façons qui permettront d'améliorer l'expérience des usagers. Le 11 mars, PRESTO a lancé un programme pilote de paiement sans contact sur UP Express. Le paiement sans contact PRESTO permet aux clients de présenter leur carte de crédit ou portefeuille électronique devant un lecteur PRESTO et de recevoir un laissez-passer au meilleur tarif adulte. Ce système apporte une nouvelle option aux usagers des transports en commun, leur offrant plus de choix, de facilité et commodité.

Nous avons introduit des nouveaux appareils de paiement PRESTO dans 905 systèmes de transport en commun, GO Transit et UP Express, en travaillant en étroite collaboration avec nos partenaires de systèmes de transport en commun. Ces appareils permettent à nos clients de profiter de nouvelles fonctions modernes qui soutiennent des formes de paiement améliorées, y compris le paiement sans contact PRESTO avec des cartes de crédit ou de débit pour des laissez-passer.

Nous avons affiné notre stratégie d'approvisionnement pour relancer l'appel d'offre relatif au système PRESTO afin de mieux servir les clients, les systèmes de transport et les intervenants ainsi que pour réduire le coût total de la propriété de l'entreprise provincial des paiements du transport en commun. Cette mise à jour a résulté des activités de sondage du marché que Metrolinx avait

auparavant entreprises avec plus de 25 partenaires de l'industrie dans cinq différents secteurs. Au début de l'année 2021, nous avons émis un appel d'intérêt afin d'avoir une vision des coûts proposés, des occasions, des risques et de l'approche de transition du marché. Cet appel s'est terminé le 15 mars.

Les autres améliorations apportées aux clients de PRESTO au cours de l'exercice fiscal comprennent :

- Les mises à jour de l'application PRESTO, telles que les fonctions de rechargement instantané qui permettent aux utilisateurs d'Android et d'iPhone de recharger des fonds sur leur carte de façon instantanée depuis leur téléphone;
- Le retrait du frais de solde à découvert de 25 cents;
- La protection immédiate du solde des usagers de PRESTO inscrits dès le signalement de la perte ou du vol de la carte;
- La réduction du montant minimal de fonds pour recharger la carte sur le site Web de PRESTO et l'application de 10 \$ à 5 cents;
- Le processus d'inscription pour un compte PRESTO simplifié et accéléré.

Toutes ces initiatives ont permis d'augmenter le taux de satisfaction des clients PRESTO à 81 % en novembre 2020. Nous avons terminé l'année fiscale avec un score de 80 %.

Résultats de la Charte des clients PRESTO d'avril 2020 à mars 2021 :

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	68 %	✗
Vous assurer un service en tout confort.	Nous ferons de notre mieux pour nous assurer de n'avoir que 40 plaintes ou moins pour 1 000 000 de présentations de carte au lecteur (à l'exception des transferts).	40 ou moins	25,7	✓
Vous servir rapidement	Nous veillerons à répondre à 80 % des appels en 30 secondes ou moins.	80 %	88 %	✓

et avec courtoisie.	Nous veillerons à régler 80 % des demandes reçues sur le Web en moins de deux jours ouvrables.	80 %	99 %	✓
----------------------------	--	------	------	---

Expérience client sur notre réseau

Les besoin et priorités des clients ont également changé, juste avant le début de l'exercice fiscal, en raison de la pandémie de COVID-19. Ils accordent désormais une plus grande importance à la santé et à la propreté, en plus de la fréquence et de la pertinence de nos services qui demeurent des priorités. Nous avons répondu à ces changements dans les attentes de nos clients en renforçant les mesures d'hygiène et de propreté dans l'ensemble du réseau.

Nous avons continué de donner la confiance nécessaire à nos clients pour utiliser nos services grâce à une expérience sûre, facile et pratique. Nous avons démontré notre flexibilité pour nous adapter aux changements des besoins de notre clientèle en créant un système qui accroît la facilité d'utilisation, offre plus de capacités en libre-service et améliore les cotes de satisfaction de la clientèle.

Malgré les fluctuations dans l'achalandage, au fur et à mesure que des restrictions étaient mises en place au niveau provincial, allégées, puis à nouveau renforcées, nous avons utilisé une approche modulaire, agile et évolutive pour planifier nos services, ce qui nous a permis de répondre rapidement aux changements de la demande. Grâce à cette approche, nous avons pu offrir le bon niveau de service au bon moment.

La cote de satisfaction de la clientèle avec les communications de GO s'est améliorée de façon significative au cours de l'année, atteignant un taux de 83 %. La communication en temps opportun d'informations précises et utiles pour le client a constitué un important moteur de la satisfaction de la clientèle. Nous avons constaté une haute satisfaction relative au site Web gotransit.com. 82 % des clients ont déclaré qu'ils avaient pu trouver l'information qu'ils recherchaient sur le site Web. Nous nous sommes efforcés de tenir bien informés les usagers des changements d'horaire à venir.

Dans l'ensemble, la cote de la satisfaction client a atteint 77 % pour GO Transit et tandis que pour UP Express, nous avons atteint 92 %, réalisant ainsi notre objectif stratégique pour l'année. Pour PRESTO, la cote de satisfaction s'est élevée à 80 %, dépassant de 2 % l'objectif.

Les autres améliorations de l'expérience client mises en œuvre cette année comprennent :

- Le lancement d'un projet pilote d'orientation dans le York Concourse à la gare Union visant à améliorer la signalisation et l'orientation; L'installation d'une nouvelle signalisation bilingue pour clarifier les messages et publier les renseignements de façon progressive lorsque les clients se déplacent à travers l'édifice. Ceci programme a été réalisé en partenariat avec la Ville de Toronto;
- Le lancement du GO Wi-Fi Plus dans les trains et les autobus en septembre 2020 qui offre un accès au Wi-Fi gratuit et à un portail de divertissement pour les clients;
- Le lancement de nouvelles machines de nettoyage aux UV dans plusieurs gares et stations GO et UP, permettant aux clients de désinfecter effectivement et de façon sécuritaire des petits objets et appareils;

- La signature d'un accord avec Purolator pour un partenariat pluriannuel visant à offrir des commodités aux clients dans les gares et stations;
- Un partenariat pluriannuel sécurisé au travers de la stratégie de vente au détail pour huit (8) stations et gares GO, notamment la station d'autobus de la gare Union.

Les initiatives de planification et les recherches orientées sur la clientèle supplémentaires comprennent :

- Le développement des plans de reprise « Préparons-nous à rouler » pour l'exercice fiscal 2021-2022 qui s'appuient sur des recherches mises à jour sur les objectifs de déplacements des clients après la pandémie pour apprendre à garantir l'offre d'un niveau de service approprié par rapport au moment donné;
- Le développement des plans d'améliorations de GO Transit et UP Express en utilisant une cartographie de l'expérience client pour chaque service afin d'identifier et de gérer les points de friction entre les clients et les équipes opérationnelles.

Les objectifs de vente au détail, de partenariat, de publicité et de recettes provenant de laissez-passer ont été impactés tout au long de l'exercice fiscal. En raison des mesures de confinement à travers la région pour garder les gens chez eux, l'achalandage a baissé cette année de 8,9 % par rapport à l'exercice 2019-2020 (6,8 millions pour GO et UP). Ceci a considérablement diminué la valeur des actifs publicitaires et des partenariats. Notre stratégie et nos plans de recettes provenant des laissez-passer du secteur interentreprise ont également été impactés par l'arrêt des déplacements d'affaires et des programmes de voyage financés par les entreprises ainsi que par l'annulation des séminaires, des événements et des conférences majeurs organisées dans le centre-ville de Toronto.

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 ministère de Transports comme décrit dans le biais du protocole d'entente de Metrolinx.

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. Le tableau ci-dessous présente un aperçu des membres du Conseil d'administration, leur période de service et leur rémunération annuelle lors du dernier exercice fiscal.¹

Directeur	Période de service	Rémunération annuelle
<i>Donald Wright, président</i>	Siège du 16 août 2019 au 15 août 2022	146 135,57 \$
Rick Byers	Siège du 12 décembre 2019 au 11 décembre 2022	6 300,00 \$
Bryan P. Davies, <i>vice-président</i>	Siège du 8 septembre 2015 au 14 novembre 2023	10 375,00 \$
Janet Ecker	Siège du 31 octobre 2012 au 30 octobre 2022	6 800,00 \$
Luigi Ferrara	Siège du 17 janvier 2019 au 16 janvier 2022	5 900,00 \$

¹Kathy Bardswick a servi du 5 avril 2017 au 4 avril 2020 et a reçu une rémunération du montant de 200 \$ pour l'exercice fiscal 2020-2021. Anne Golden a servi du 16 avril 2014 au 15 avril 2020 et a reçu une rémunération du montant de 800 \$ pour la période visée par le rapport.

Directeur	Période de service	Rémunération annuelle
Diana Fletcher	Siège du 17 septembre 2020 au 16 septembre 2023	Rémunération à verser lors de l'exercice fiscal 2021-2022.
Michael Kraljevic	Siège du 17 janvier 2019 au 16 janvier 2022	9 100,00 \$
Tony Marquis	Siège du 6 décembre 2019 au 5 décembre 2022	5 300,00 \$
Emily Moore	Siège du 17 janvier 2019 au 16 janvier 2022	6 400,00 \$
Reg Pearson	Siège du 14 février 2019 au 13 février 2022	5 600,00 \$
Robert Poirier	Siège du 17 janvier 2019 au 16 janvier 2022	10 400,00 \$
Clio Straram	Siège du 17 janvier 2019 au 16 janvier 2022	4 600,00 \$
Sylvie Tessier	Siège du 3 septembre 2020 au 2 septembre 2023	3 300,00 \$
Paul Tsaparis	Siège du 17 janvier 2019 au 16 janvier 2022	8 300,00 \$
Phil Verster, <i>président et chef de la direction</i>	Siège du 2 octobre 2017 au 1 octobre 2023	Phil Vester reçoit un salaire annuel pour ses rôles de président et chef de la direction mais il ne perçoit pas de rémunération pour son siège de membre du conseil d'administration.

DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Rapport de gestion

Rendement général

Les produits de Metrolinx sont constitués i) des produits tarifaires générés par les services de transport en commun, notamment les services d'autobus et de train; ii) 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; ainsi que iii) de remboursements reçus pour des travaux effectués pour des tiers. La perte nette représente l'excédent des charges d'exploitation (compte tenu de l'amortissement) sur les produits générés pour l'exercice. Les résultats annuels sont normalement comparés au budget; toutefois, le budget de Metrolinx était fondé sur des hypothèses antérieures à la pandémie de COVID-19 qui ne reflétaient pas l'incidence de la pandémie sur les résultats financiers prévus et qui sont donc devenues moins pertinentes pour évaluer la performance financière de l'organisation. En conséquence, des prévisions pour le premier trimestre ont été établies en fonction du contexte de COVID-19 prévu, prévisions qui ont été présentées à la Province et approuvées par celle-ci, et sont devenues les nouveaux points de référence de la performance financière et des objectifs stratégiques de l'organisation. Par conséquent, les prévisions pour le premier trimestre sont utilisées tout au long du rapport de gestion, comme point de comparaison, lorsque cela est pertinent. Les informations prévisionnelles pour l'exercice 2020-2021 figurant dans les tableaux suivants sont fournies seulement à titre de référence. La perte nette de 17,7 M\$ de l'exercice clos le 31 mars 2021 est inférieure à la perte nette de 18,4 M\$ de l'exercice précédent et inférieure à la perte nette prévisionnelle de 184,4 M\$ pour le premier trimestre.

Metrolinx estime que les répercussions de la pandémie de COVID-19 posent toujours un défi pour l'organisation, vu la baisse d'environ 91,1 % du niveau total de l'achalandage pour l'exercice clos le 31 mars 2021 par rapport à l'exercice précédent, baisse qui a entraîné des changements dans la prestation des services par Metrolinx. Bien que la pandémie de COVID-19 se soit traduite par une réduction importante de l'achalandage et des produits, elle a aussi présenté une occasion unique de miser sur le leadership et l'innovation dans le secteur du transport en commun. Metrolinx a profité de l'occasion pour soutenir la reprise économique de la région à court et long terme en continuant de fournir les services de transport régional essentiels aux travailleurs de première ligne, en ajustant les services de GO Transit afin de satisfaire à la demande des clients tout en continuant de veiller à leur sécurité, en faisant progresser le nouveau plan de métro pour la région du Grand Toronto (« RGT ») et en continuant à réaliser les projets de transport en commun rapide pour la région du Grand Toronto et de Hamilton (« RGTH »). Metrolinx s'attache toujours à procurer à ses clients et à ses employés un milieu sûr et sécuritaire tout en optimisant ses activités afin de répondre aux besoins changeants de la clientèle.

Le présent rapport de gestion de Metrolinx doit être lu en parallèle avec les états financiers audités et les notes annexes des exercices clos les 31 mars 2018 (exercice 2017-2018), 31 mars 2019 (exercice 2018-2019), 31 mars 2020 (exercice 2019-2020) et 31 mars 2021 (exercice 2020-2021).

Le tableau ci-après résume, sur une base consolidée, les produits, les charges d'exploitation et l'achalandage enregistrés par Metrolinx pour l'exercice 2020-2021 et pour les trois exercices précédents ainsi que les prévisions pour le premier trimestre de 2020-2021.

Sommaire des résultats de l'organisation (en milliers de dollars)	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2020-2021	2020-2021
	Réels	Réels	Réels	Réels	Prévisions pour le premier trimestre	Prévus pour l'exercice
Produits tarifaires	540 989	566 663	574 160	56 348	98 258	653 022
Produits non tarifaires	64 688	95 383	132 324	50 507	61 533	194 424
Produits tirés de la construction effectuée pour des tiers	-	-	-	76 049	-	-
Charges d'exploitation ¹	994 532	1 077 518	1 139 982	1 203 581	1 346 329	1 293 200
Achalandage	72 374	76 225	76 334	6 813	12 220	83 751

Note :

1- Les charges d'exploitation de 2020-2021 comprennent des charges liées à la construction effectuée pour des tiers, de 77,4 M\$. Certains chiffres comparatifs de l'exercice antérieur ont été reclassés afin qu'ils soient conformes à la présentation de l'exercice considéré (précisions dans le tableau suivant).

Rapport financier

Données financières	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2020-2021	2020-2021	2020-2021
(en milliers de dollars)	Réels	Réels	Réels	Réels	Prévisions pour le premier trimestre	Écart	Prévus pour l'exercice
Produits							
Produits tarifaires	540 989	566 663	574 160	56 348	98 258	(41 910)	653 022
Produits non tarifaires	64 688	95 383	132 324	50 507	61 533	(11 026)	194 424
Produits tirés de la construction effectuée pour des tiers	-	-	-	76 049	-	76 049	-
Apports provinciaux	341 309	478 135	590 394	961 560	1 004 334	(42 774)	404 334
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	616 494	700 977	803 312	868 350	948 450	(80 100)	948 450
Total des produits	1 563 480	1 841 158	2 100 190	2 012 814	2 112 575	(99 761)	2 200 230
Charges							
Fournitures et services ¹	97 112	98 193	128 635	184 458	364 513	(180 055)	195 725
Entretien du matériel	118 192	117 855	138 332	109 158	121 572	(12 414)	145 302
Installations et voies	146 002	168 967	145 414	161 149	165 881	(4 732)	157 986
Salaires et charges sociales*	318 656	336 167	352 201	379 607	356 578	23 029	363 462
Exploitation	314 570	356 336	375 400	291 846	337 785	(45 939)	430 725
Charges liées à la construction effectuée pour des tiers	-	-	-	77 363	-	77 363	-
Amortissement des immobilisations	611 795	699 248	803 105	837 468	948 123	(110 655)	948 123
Amortissement de l'actif au titre du bail à long terme	327	327	327	327	327	-	327
Perte (profit) à la cession et à la réduction de valeur d'immobilisations ¹	(19 837)	79 417	175 187	(10 870)	2 159	(13 029)	-
Total des charges	1 586 817	1 856 510	2 118 601	2 030 506	2 296 938	(266 432)	2 241 650
Bénéfice (perte) net	(23 337)	(15 352)	(18 411)	(17 692)	(184 363)	166 671	(41 420)

Note :

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

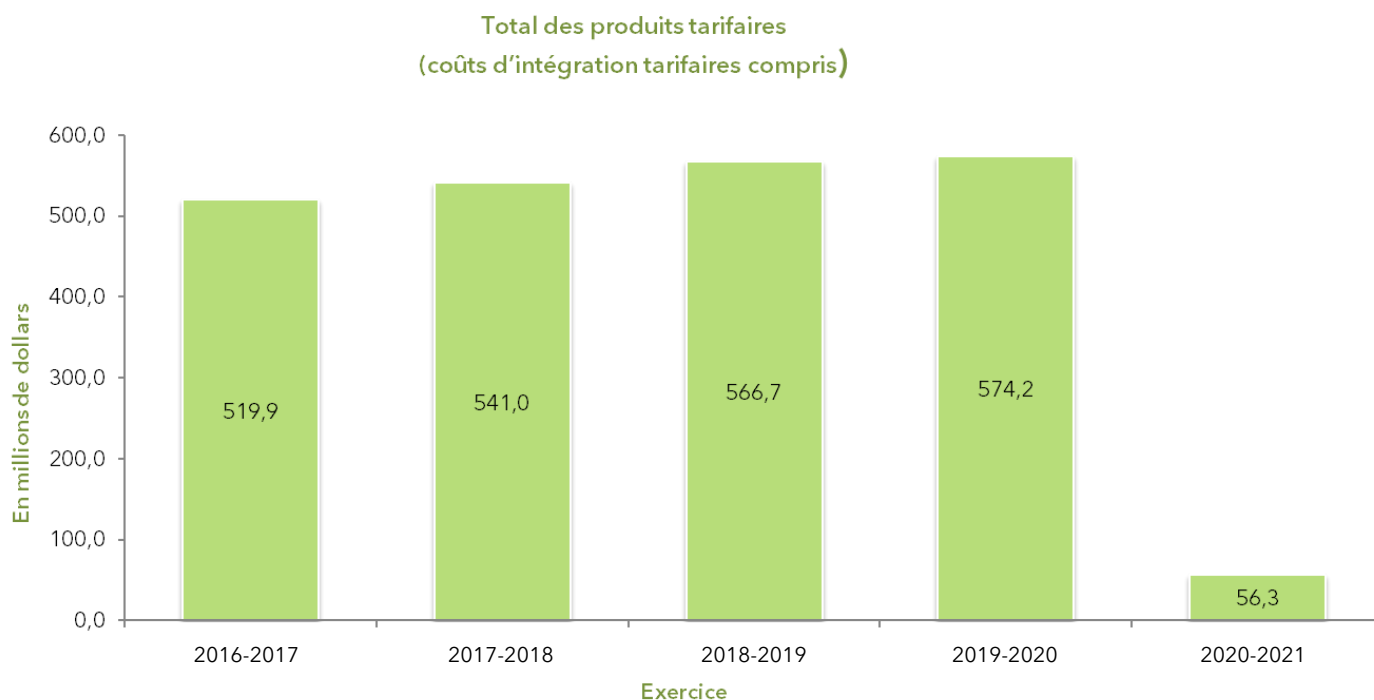
¹ Les sorties du bilan d'immobilisations en cours étaient inscrites au poste « Fournitures et services » dans les exercices antérieurs. Pour l'exercice considéré, les sorties du bilan ont été inscrites au poste « Perte (profit) à la cession et à la réduction de valeur d'immobilisations ». Les chiffres de l'exercice précédent pour les deux postes en question ont été reclassés en conséquence.

Produits

Produits tarifaires

Les produits tarifaires de Metrolinx pour 2020-2021, qui sont générés par les services de transport en commun, notamment les services d'autobus et de train, ont diminué pour s'établir à 56,3 M\$, comparativement à 574,2 M\$ pour l'exercice précédent. La baisse nette de 517,9 M\$, ou 90,2 %, des produits tarifaires s'explique principalement par une diminution de l'achalandage en raison de la COVID-19. En particulier, l'achalandage d'UP Express a chuté de 93,5 % au cours de l'exercice 2020-2021. Compte tenu de la baisse de l'achalandage, Metrolinx a surveillé les habitudes de déplacement de la clientèle et optimisé la fréquence du service de GO et UP Express, afin s'aligner sur la baisse de la demande. Les trajets hebdomadaires avaient diminué de 47 % en mars 2021 par rapport à ce qu'ils étaient en janvier 2020, soit avant la pandémie, ou 25 % par rapport aux niveaux de service déjà réduits en mars 2020.

La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions aussi bien sur les habitudes de déplacement en transport en commun actuelles que sur les habitudes futures; en réaction à ceci, Metrolinx a mis en œuvre, avec succès, des mesures de sécurité en lien avec la COVID-19 afin de rétablir la confiance de la clientèle envers le transport en commun et d'encourager la clientèle à recommencer à utiliser GO Transit et UP Express, en proposant une expérience de transport en public sécuritaire en vue de l'augmentation de l'achalandage.



Les produits tarifaires pour l'exercice considéré ont été inférieurs de 41,9 M\$, ou 42,7 %, par rapport aux prévisions pour le premier trimestre, baisse qui reflète le début de la deuxième vague de la COVID-19 et le report du retour au bureau pour les entreprises.

Achalandage

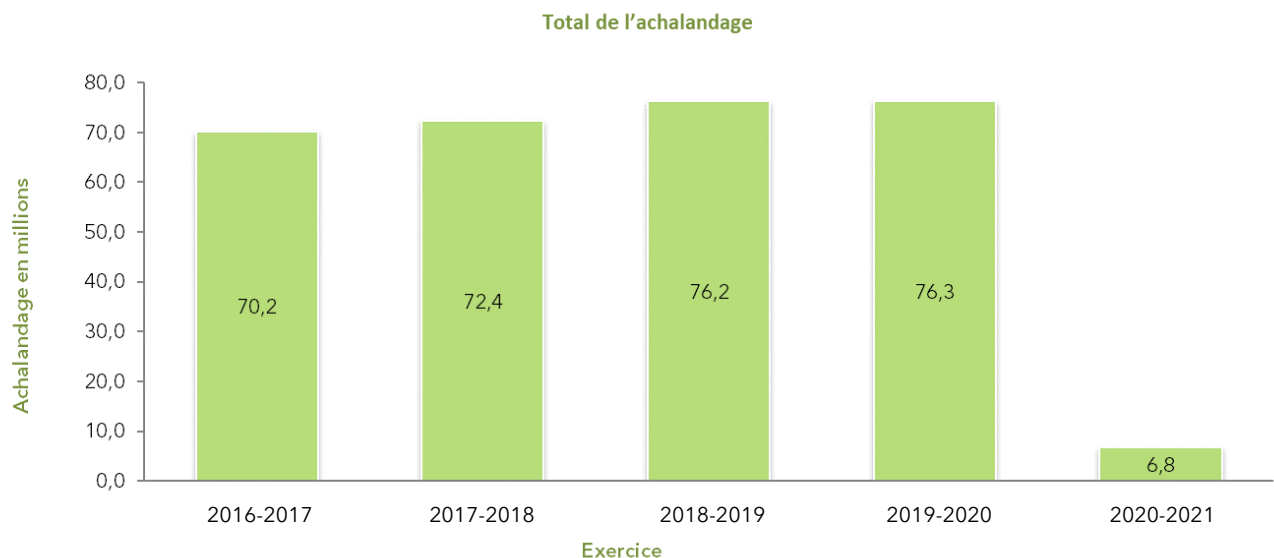
L'achalandage pour Metrolinx est représenté par l'utilisation des trains GO et UP et des autobus GO dans l'ensemble de la région. L'achalandage d'un exercice à l'autre a diminué, passant de 76,3 millions pour 2019-2020 à 6,8 millions pour l'exercice 2020-2021, ce qui représente une baisse de 69,5 millions, ou 91,1 %.

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

- élimination des frais de découvert de 0,25 \$ facturés chaque fois que l'utilisateur enregistré sur le système PRESTO affiche un solde négatif, et réduction, de 0,10 \$ à 0,05 \$, du montant minimum pouvant être chargé sur la carte PRESTO du client à partir de l'application et du site Web;
- mises à niveau importantes de l'application PRESTO, permettant aux utilisateurs de téléphones intelligents de recharger instantanément leur carte PRESTO en la mettant en contact avec leur téléphone;
- lancement de GO Wi-Fi Plus dans les trains et les autobus qui offrent un accès Wi-Fi gratuit, et d'un portail de divertissement pour les clients;
- ouverture du nouveau terminus d'autobus de la gare Union, qui offre un accès amélioré aux services d'autobus GO et plusieurs autres commodités pour la clientèle;
- lancement d'une zone de tranquillité sonore où les clients ont accès à des livres audios, en cours de déplacement.

Metrolinx a mis en œuvre un certain nombre de programmes pour rassurer les clients sur les conditions de déplacement sécuritaires qu'offrent UP Express et GO Transit. Plus de 65 mesures de sécurité ont été adoptées au cours du dernier exercice dans l'ensemble du réseau de stations, de véhicules, de bureaux et d'installations GO Transit et UP Express de Metrolinx, notamment les suivantes :

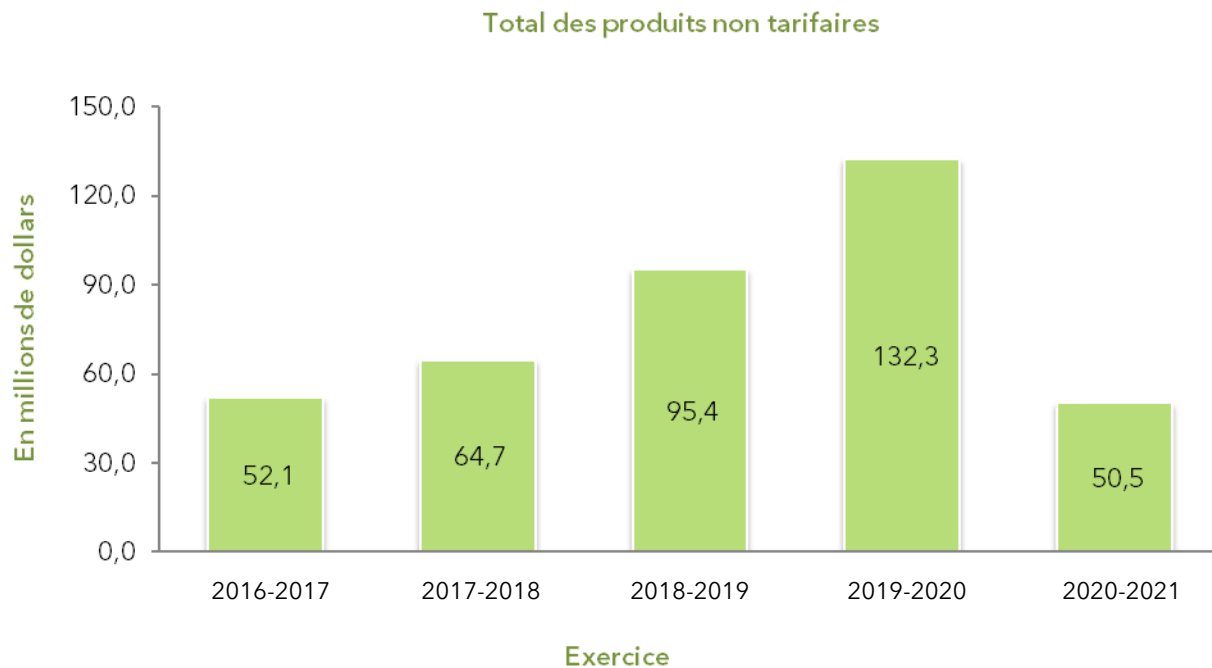
- offre élargie de produits de détail pour les passagers, y compris des distributeurs automatiques en libre-service de matériel de protection personnelle (couvre-visage, gants jetables et désinfectant pour les mains);
- nouvelle signalisation et nouveaux repères pour encourager la distanciation sociale dans les stations;
- améliorations apportées aux programmes de nettoyage quotidiens de jour et de nuit du parc de véhicules Metrolinx;
- port obligatoire du masque par les employés et les clients;
- distribution de matériel de protection personnelle aux employés;
- plus de 10 000 barrières de plexiglas et 4 200 distributeurs de désinfectant pour les mains ont été installés dans les trains, les autobus et les stations.



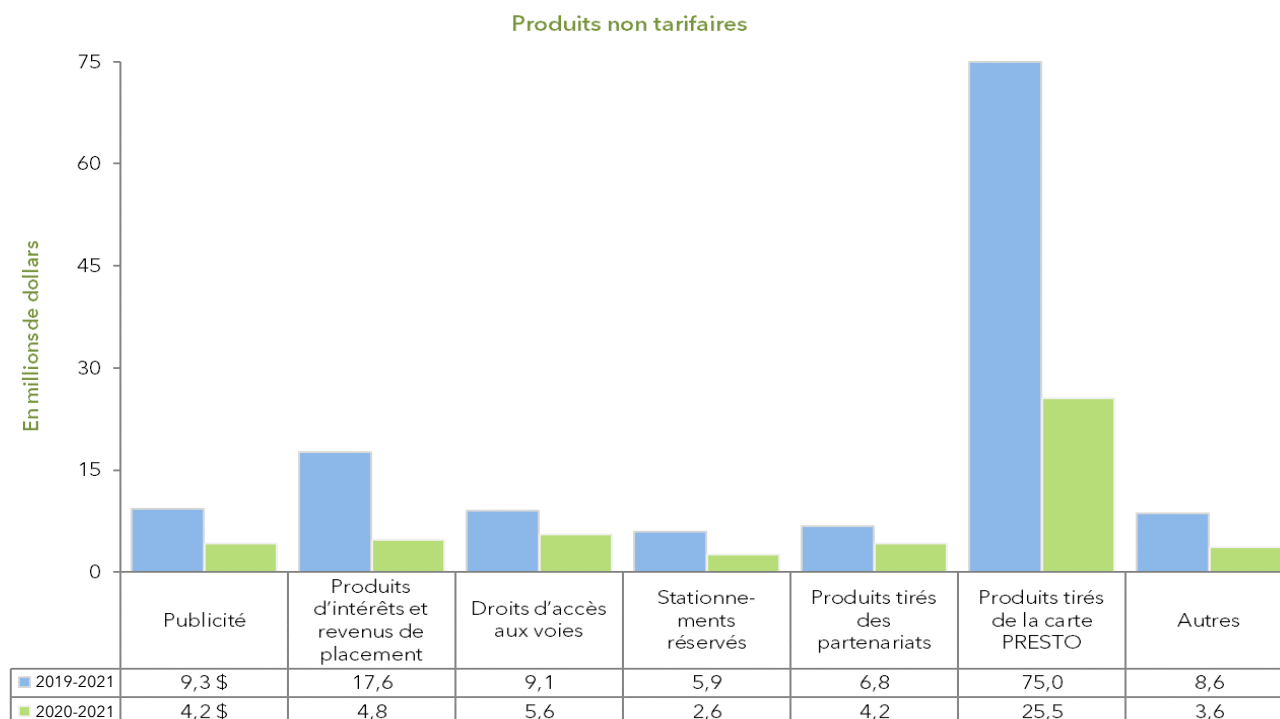
Produits non tarifaires

Les produits non tarifaires représentent les produits tirés des partenariats et de la publicité, les droits perçus auprès de la Commission de transport de Toronto (« 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 2016-2017 à 2020-2021. Pour 2020-2021, les produits non tarifaires s'élèvent à 50,5 M\$, contre 132,3 M\$ pour 2019-2020, ce qui représente une baisse de 81,8 M\$ ou 61,8 %.



Le graphique ci-après donne la ventilation des produits non tarifaires pour les exercices clos les 31 mars 2020 et 2021.



La diminution de 81,8 M\$ des produits non tarifaires est principalement attribuable à une baisse de 49,5 M\$ des produits tirés de la carte PRESTO et à une réduction de 12,8 M\$ des produits d'intérêts et revenus de placement.

La baisse des produits tirés de la carte PRESTO, qui comprennent surtout les produits tirés des ventes de cartes tarifaires PRESTO et les produits de commissions PRESTO, a considérablement réduit les produits non tarifaires pour l'exercice considéré. Ces droits ont diminué, passant de 75,0 M\$ en 2019-2020 à 25,5 M\$ en 2020-2021, soit une baisse de 49,5 M\$ ou 66,0 %. Cette baisse s'explique surtout par une diminution de l'achalandage en raison de la COVID-19, qui s'est traduite par une réduction des produits de commissions et par une baisse de la demande pour les cartes PRESTO dans tous les canaux (sociétés de transport, appareils distributeurs et vente au détail).

En 2020-2021, Metrolinx a réalisé des progrès importants sur le plan de la participation des clients au système PRESTO :

- Implantation continue du programme de mise à niveau de l'appareil PRESTO dans 905 sociétés de transport, GO Transit et UP Express pour tirer parti des nouvelles fonctionnalités modernes qui soutiendront des formules de paiement améliorées telles que le paiement sans contact PRESTO avec carte de crédit ou de débit;
- Soutien aux clients pendant leur transition durant la pandémie, notamment en aidant la TTC à émettre plus de 200 000 remboursements aux clients, en offrant aux clients de la formation à distance sur l'utilisation de l'appareil et en répondant à plus d'une douzaine de demandes de nouveaux clients pour mettre à jour des laissez-passer de transport en commun, par l'intermédiaire du programme de bons PRESTO;
- Amélioration de l'accès des clients à mobilité réduite aux transports en commun, en dotant 2 500 nouveaux véhicules de transport sur roues dans l'ensemble de la TTC de l'équipement nécessaire pour accepter la carte PRESTO et la carte EquiPass (Ottawa).

PRESTO a maintenu le cap pour améliorer l'expérience client, grâce à l'implantation de nouvelles fonctionnalités modernes, au paiement ouvert et à la réduction du montant minimum pouvant être chargé sur la carte PRESTO à partir de l'application et du site Web de PRESTO, pour le ramener de 0,10 \$ à 0,05 \$. PRESTO a aussi collaboré avec des partenaires et des sociétés de transport municipales, en 2020-2021, afin de mettre en œuvre des

initiatives axées sur le client et l'utilisateur dans le cadre de sa stratégie à long terme visant l'utilisation accrue de la carte par la clientèle et la modernisation de la technologie. Les produits tirés de la publicité ont reculé, passant de 9,3 M\$ en 2019-2020 à 4,2 M\$ en 2020-2021, soit une baisse de 5,1 M\$, ou 54,8 %, en grande partie attribuable à une diminution des ventes publicitaires en raison de la COVID-19.

Les produits non tarifaires tirés des partenariats proviennent de plusieurs sociétés partenaires du secteur privé, notamment des secteurs des services financiers, de l'information et des technologies, de l'électronique grand public et de la vente d'aliments au détail. Les produits tirés des partenariats sont passés de 6,8 M\$ en 2019-2020 à 4,2 M\$ en 2020-2021, soit une baisse de 2,6 M\$, ou 38,2 %.

Les produits d'intérêts et revenus de placement sont passés de 17,6 M\$ en 2019-2020 à 4,8 M\$ en 2020-2021, soit une baisse de 12,8 M\$, ou 72,7 %, qui découle de la réduction des intérêts provenant du rendement en intérêt considérablement moindre et de la diminution du solde bancaire du porte-monnaie électronique PRESTO attribuable à la baisse de l'achalandage.

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 3,5 M\$, ou 38,5 %, passant de 9,1 M\$ en 2019-2020 à 5,6 M\$ en 2020-2021.

Les produits non tarifaires devraient afficher une reprise en 2021-2022. Cette prévision s'explique surtout par la forte croissance prévue de la publicité et des panneaux publicitaires au fur et à mesure que l'économie se remet des répercussions de la pandémie. On s'attend à ce que les produits tirés de l'utilisation des voies et des stationnements réservés augmentent parallèlement à l'accroissement de l'offre de services et que les usagers reviennent à l'utilisation des services de GO et d'UP. Une saine reprise est également prévue pour les produits tirés des commissions liées à PRESTO, à la faveur de l'augmentation de l'achalandage pour GO et UP Express, et une solide croissance est projetée par d'autres sociétés de transport utilisant PRESTO.

Produits tirés de la construction effectuée pour des tiers

En 2020-2021, Metrolinx a comptabilisé des produits de 76,1 M\$ liés à des remboursements par des tiers pour des immobilisations construites pour le compte de tiers. Les dépenses connexes sont comptabilisées en charges (voir la rubrique « Charges d'exploitation »). Metrolinx s'attend à ce que les opérations de remboursement par des tiers augmentent au fil du temps; en effet, Metrolinx poursuit un vaste programme d'investissement et il arrive souvent que des municipalités ou d'autres tiers, dans les régions où Metrolinx effectue déjà des travaux de construction, lui demandent de se charger également de la construction d'autres actifs, qui sont détenus par les tiers ou les municipalités en question.

Financement public

Subvention de fonctionnement

Metrolinx a reçu environ 961,6 M\$ de la Province de l'Ontario (la « Province ») sous forme de subvention de fonctionnement en 2020-2021, soit une hausse d'environ 371,2 M\$, ou 62,9 %, par rapport à la subvention de 590,4 M\$ reçue en 2019-2020. Cette augmentation substantielle était nécessaire pour compenser la baisse importante des produits attribuable à la réduction de l'achalandage causée par la pandémie de COVID-19. L'augmentation de la subvention en raison de la pandémie a été contrebalancée par des réductions au titre des ajustements aux dépenses d'investissement pour l'exercice considéré. 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 les fonds pour les dépenses d'investissement initiales. La charge d'amortissement de l'exercice s'élève à 837,8 M\$, soit 34,4 M\$ de plus que les 803,4 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

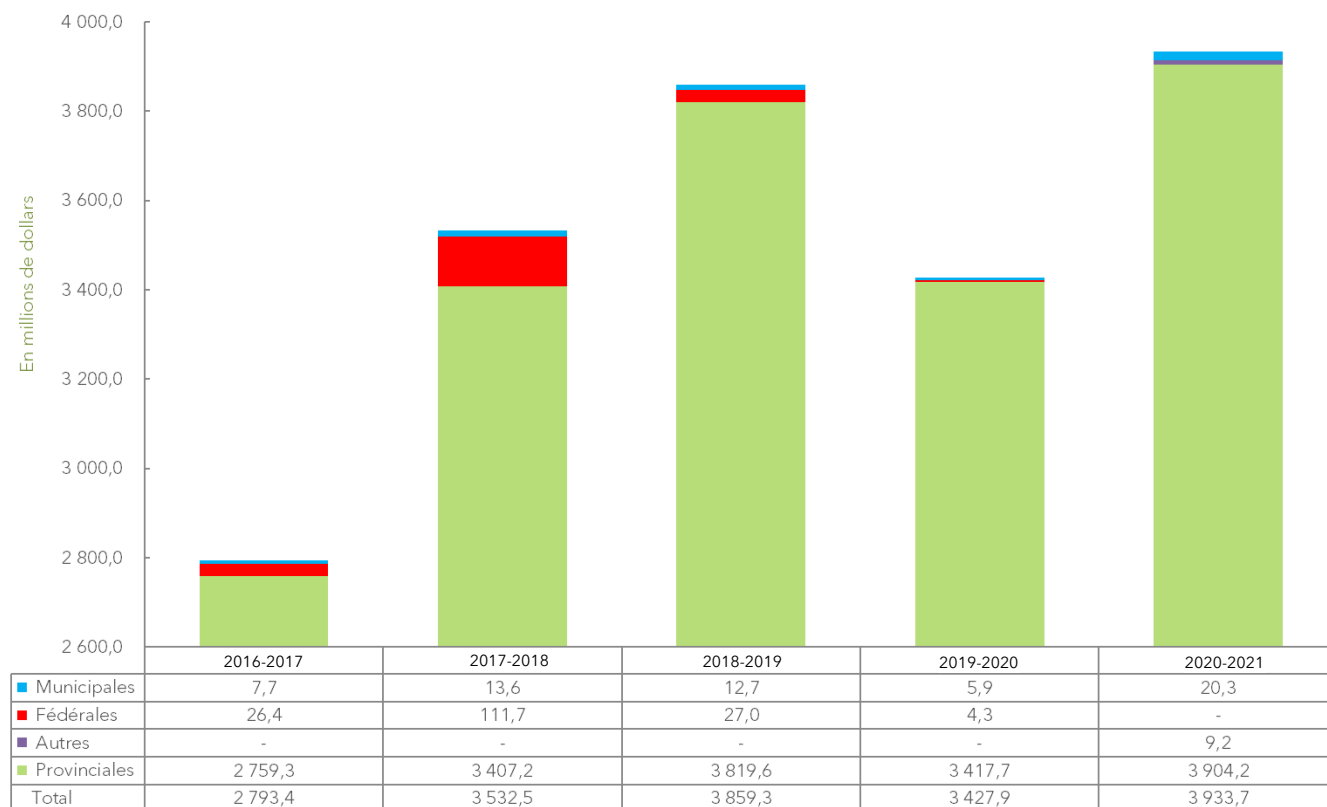
Les subventions aux investissements sont passées de 3 427,9 M\$ en 2019-2020 à 3 933,7 M\$ en 2020-2021, soit une hausse de 505,8 M\$. Le financement versé par la Province a totalisé 3 904,2 M\$ pour 2020-2021. Metrolinx a aussi reçu du financement de 20,3 M\$ fourni par des administrations municipales et de 9,2 M\$ fourni par d'autres organismes, pour les investissements.

Les municipalités contribuent au programme Expansion de GO. Les apports de capital des municipalités ont été portés à 20,3 M\$, comparativement à 5,9 M\$ pour l'exercice précédent, hausse qui résulte principalement d'apports supplémentaires affectés au programme de Metrolinx de maintien en bon état des infrastructures et à l'actualisation des appareils du système PRESTO.

Le financement reçu d'autres organismes s'est établi à 9,2 M\$ en 2020-2021 et est lié aux remboursements effectués par des tiers relativement à des immobilisations détenues par Metrolinx dans le cadre des projets d'investissement existants de Metrolinx. Ces remboursements sont utiles pour les projets de Metrolinx et ils font la preuve des relations positives que celui-ci entretient avec les acteurs du développement. Aucun apport n'a été reçu du palier fédéral en 2020-2021, car le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun tire à sa fin.

En outre, une entente avec le gouvernement fédéral a été finalisée en 2020-2021 concernant le TRL Finch West, dans le cadre du Fonds Chantiers Canada.

Subventions aux investissements



Exercice

Charges d'exploitation et dépenses d'investissement

Charges d'exploitation

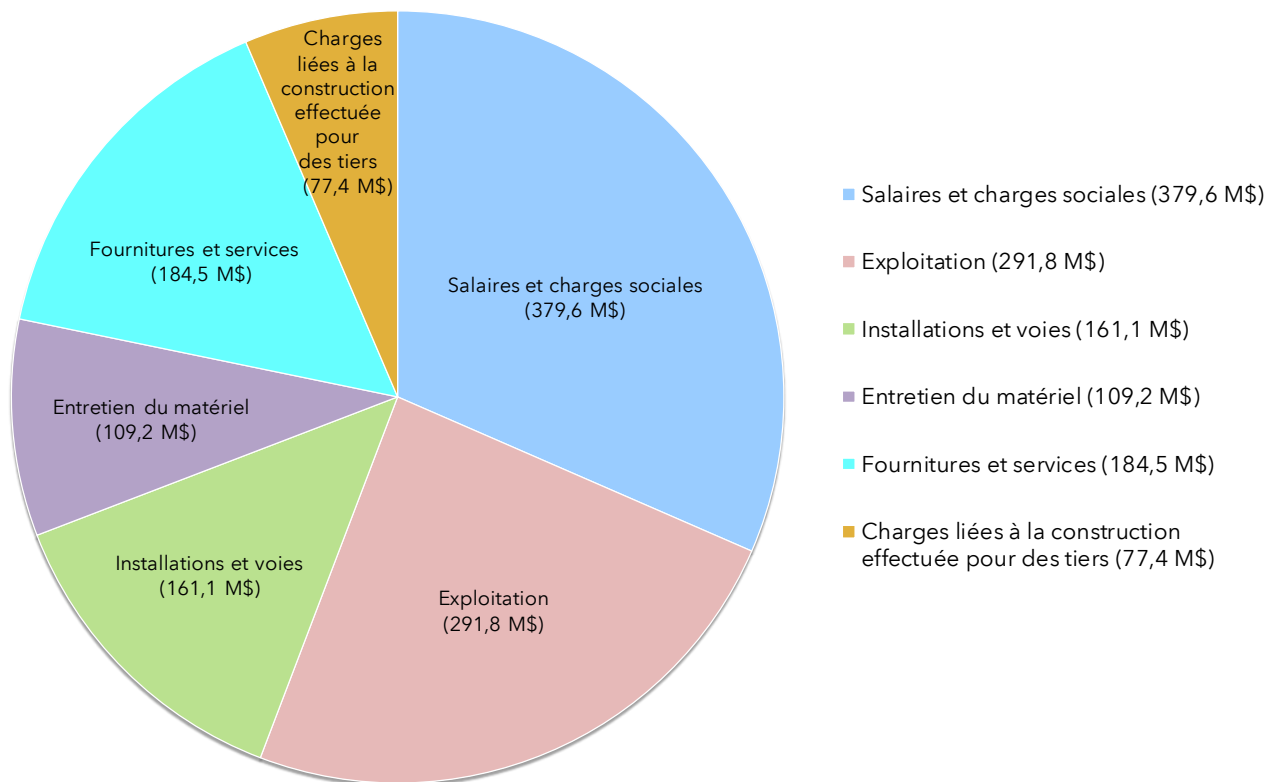
Les charges d'exploitation, avant amortissement, se chiffrent à 1 203,6 M\$ pour l'exercice, soit 142,7 M\$, ou 10,6 %, de moins que les charges prévisionnelles de 1 346,3 M\$ pour le premier trimestre. La baisse par rapport aux prévisions pour le premier trimestre s'explique essentiellement par les facteurs suivants :

- une diminution de 180,1 M\$ des coûts des fournitures et des services essentiellement attribuable aux coûts prévisionnels qui devraient être engagés pour les métros au cours du prochain exercice, ainsi qu'aux frais de présentation d'offre, qui ont été moins élevés que prévu;
- une diminution de 45,9 M\$ des charges d'exploitation liée surtout au diesel, aux salaires de l'équipe et aux coûts d'entretien du matériel moins élevés.
Cette diminution a été en partie contrebalancée par le facteur suivant :
- En 2020-2021, Metrolinx a comptabilisé des charges de 77,4 M\$ liées à la construction d'immobilisations effectuée pour des tiers. Les remboursements connexes sont comptabilisés à titre de produits tirés de la construction effectuée pour des tiers (voir la rubrique « Produits tirés de la construction effectuée pour des tiers »).

Dans la foulée des ajustements apportés aux services de GO Transit et d'UP Express, Metrolinx continue de chercher des possibilités de réaliser des efficiences et de réduire les coûts tout en offrant aux clients de la région des services économiques et pertinents.

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

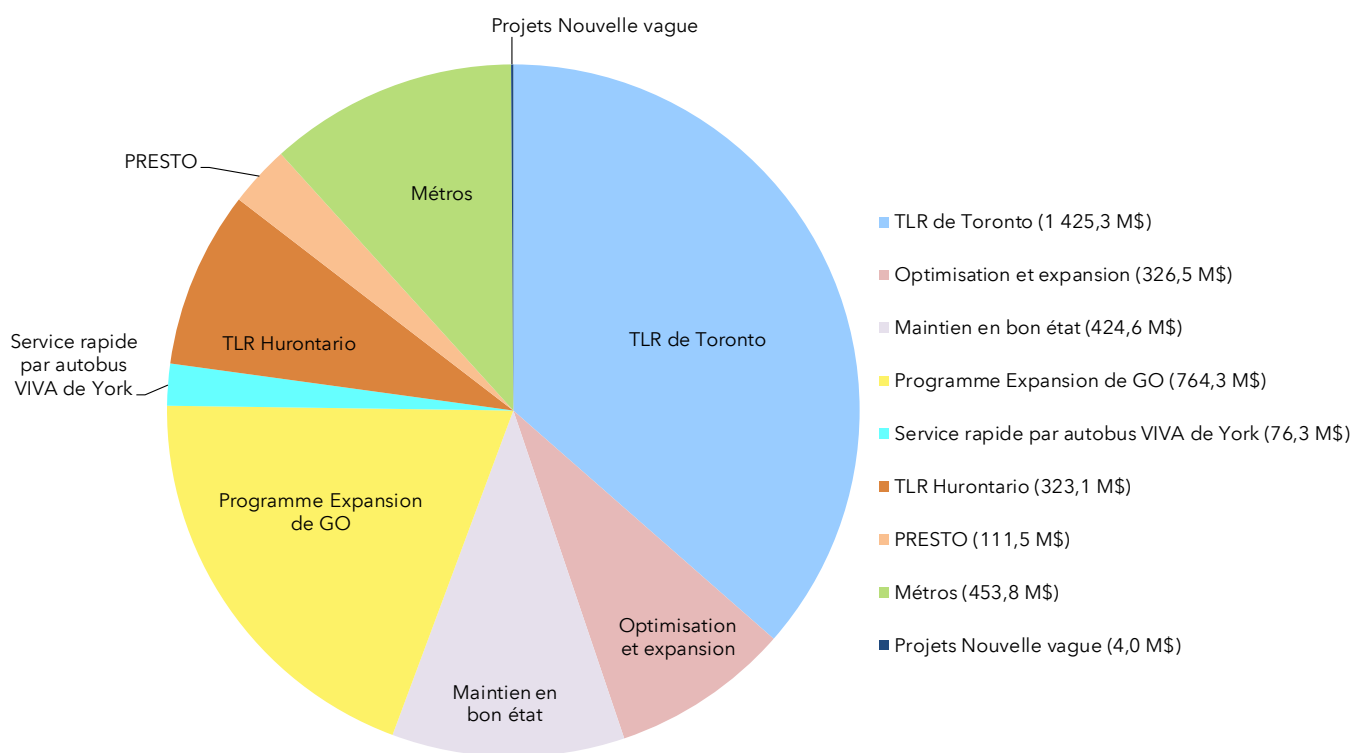
Charges d'exploitation par catégorie



Dépenses d'investissement

En 2020-2021, Metrolinx a poursuivi son action dans le cadre de la priorité que s'est donnée la Province d'accroître considérablement les investissements dans l'infrastructure de transport en commun. Au cours de l'exercice, d'importants jalons ont été franchis relativement à des projets d'investissement d'envergure, notamment : la mise en œuvre du programme Expansion de GO (travaux préliminaires et activités d'approvisionnement du projet de travaux sur le corridor ferroviaire); l'approvisionnement, la planification et l'avancement de la conception des projets de métro prioritaires; et une progression dans la phase de mise en œuvre des projets de TLR d'Eglinton-Crosstown, de Hurontario et de Finch West. Plusieurs grands projets sont arrivés à l'étape de quasi-achèvement au cours de l'exercice, y compris le service rapide par autobus VIVA, la gare GO de Cooksville, la gare et la station d'autobus Kipling ainsi que la station d'autobus de la gare Union au centre-ville. 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 2020-2021, les dépenses d'investissement totalisent 3 909,4 M\$.

Dépenses en immobilisations par catégorie 2020-2021



Metrolinx poursuit un programme d'envergure en croissance qui comprend des projets distinctifs tels que le programme Expansion de GO et les TLR Eglinton Crosstown, de Finch West et de TLR Hurontario. En outre, les travaux d'approvisionnement, de planification et de conception ont nettement progressé pour les 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. Pour 2020-2021, les dépenses d'investissement de Metrolinx s'élèvent à 3 909,4 M\$, soit 380,6 M\$ de plus que le budget annuel de 3 528,8 M\$.

Les résultats de 2020-2021 au titre des dépenses d'investissement découlent principalement des réalisations d'étapes. Sur le plan des projets de métro prioritaires, il y a eu accélération des travaux pour faire progresser la planification et la conception en vue d'étayer les principaux dossiers d'offre de services et les tracés. En décembre 2020, la ligne Ontario a franchi une étape importante du calendrier avec la publication de la demande de propositions visant le matériel roulant, les systèmes de même que l'exploitation et l'entretien continus, ainsi que pour les travaux de génie civil, gares et tunnels pour le tronçon sud. Les demandes préalables d'offres de services de creusement de tunnels visant les projets de prolongement vers l'ouest de la ligne de métro Eglinton Crosstown et du prolongement de la ligne de métro vers Scarborough sont fermées, et les travaux sont censés commencer en 2021-2022. En outre, plusieurs projets ont pu utiliser la disponibilité accrue des corridors et les blocs de travail, du fait des intervalles de service actuels réduits.

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 travaux préliminaires du programme Expansion de GO ont progressé de façon importante cette année, pour atteindre le stade de quasi-achèvement en ce qui concerne la gare et la station d'autobus Kipling ainsi que la station d'autobus et la gare Union au centre-ville de Toronto, de même que la gare GO de Cooksville. Les équipes ont effectué les travaux visant les tuyaux du tunnel reliant les autoroutes 401 et 409 ainsi qu'une série de changements de voie pour permettre la construction de la voie de guidage du saut-de-mouton de Davenport et faire passer le projet à la phase suivante. Des étapes clés ont été franchies sur le plan de l'approvisionnement et sur celui des travaux de construction préalables relativement à la série de contrats visant à favoriser le nivellement le long du corridor Barrie, et des contrats similaires ont été achevés ou progressent vers la phase de la fin de la construction du corridor Stouffville. Enfin, diverses décisions stratégiques critiques concernant la passation de marchés et l'étendue des travaux ont été prises pour des projets tels que celui des stations SmartTrack, qui amènera le service des trains GO vers de nouveaux marchés.

Le programme de transport en commun rapide, pour lequel les travaux de construction sont en cours, offrira un service de TLR et de SRB à la RGT et à la région de York. Les travaux relatifs au TLR d'Eglinton Crosstown continuent de progresser vers la phase de la mise en œuvre et sont achevés à environ 75 %. Au cours de l'exercice 2020-2021, l'étendue des activités de construction visant le projet de TLR de Finch West a été élargie afin d'inclure la majeure partie du tracé. Des progrès majeurs ont été réalisés à l'installation d'entretien et d'entreposage, où les voies ont été posées et le bâtiment clôturé, et sur une partie de l'excavation souterraine initiale aux stations de Finch West et de Humber College. Le remplacement rapide de deux travaux du pont de l'autoroute 400 a été effectué en juin sur une période de deux week-ends. Mobilinx, le consortium réalisant le TRL de Hurontario, a fait considérablement progresser la conception en 2020-2021 et commencé une partie des travaux de construction initiaux, en particulier à l'installation d'entretien et d'entreposage. Le programme de relocalisation anticipée des services publics entrepris par diverses entreprises de services publics est achevé.

Le programme de maintien en bon état vise les actifs de technologie et d'infrastructure de Metrolinx dont la réparation, l'entretien et la réhabilitation sont régulièrement prévus. Les dépenses réelles de 424,6 M\$ sont inférieures d'environ 176,0 M\$ aux prévisions. 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 des 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.

Au cours de l'exercice 2020-2021, la modernisation de PRESTO était bien engagée et un certain nombre d'améliorations y ont été apportées afin de mieux servir GO Transit, UP Express et les sociétés de transport de la région. Ces améliorations incluent la réalisation et l'installation de terminaux de rechargement en libre-service de deuxième génération à temps de chargement plus rapide, de nouveaux appareils PRESTO et l'amélioration de l'application de clavardage en ligne offerte à la clientèle. Grâce à ces améliorations, Metrolinx, en tant que facilitateur de la technologie, sera à même de lancer de nouvelles possibilités de paiement par carte de crédit, par carte de débit et par portefeuille mobile.

Dépenses d'investissement par catégorie (en millions de dollars)	2020-2021 Réal	2020-2021 Prévu	2020-2021 Écart
Expansion et optimisation	326,5	607,6	(281,1)
Maintien en bon état	424,6	600,6	(176,0)
Métros	453,8	271,0	182,8
Programme Expansion de GO	764,3	819,6	(55,3)
Transport en commun rapide – Service rapide par autobus VIVA de York	76,3	143,7	(67,4)
Transport en commun rapide – TLR de Toronto	1 425,3	1 714,0	(288,7)
Transport en commun rapide – Hamilton	-	100,0	(100,0)
Transport en commun rapide – Hurontario	323,1	391,5	(68,4)
Projets Nouvelle vague	4,0	6,4	(2,4)
PRESTO	111,5	68,8	42,7
Autres*	-	(1 194,4)	1 194,4
Total	3 909,4	3 528,8	380,6

* Au cours de l'exercice 2020-2021, le plan du gouvernement a continué d'intégrer 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 afin de guider les activités de gestion des risques de l'organisation et de soutenir la prise de décision éclairée en matière de risque, d'évaluer les opportunités et de s'assurer que l'organisation se conforme à la directive du gouvernement de l'Ontario sur la gestion des risques d'entreprise et visant à faire en sorte que tous les organismes provinciaux utilisent une approche fondée sur une bonne connaissance des risques dans la gestion de leurs 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.

La pandémie de COVID-19 a posé des défis sans précédent aux entreprises. Pour y faire face, Metrolinx a adapté ses activités afin de répondre aux changements dans la demande entraînés par la pandémie en 2020-2021. Des mesures d'atténuation des risques agiles et ciblées tant au niveau stratégique que tactique se poursuivront en 2021 et dans les prochaines années. En 2020-2021, Metrolinx a passé en revue les risques liés aux projets, aux programmes et à l'entreprise, en tenant compte du nouveau contexte de pandémie, y compris sans s'y limiter les mesures de sécurité, les nouvelles lois et les changements touchant les milieux de travail. Metrolinx a également précisé les énoncés sur l'appétit pour le risque qui orientent les processus de prise de décision et de planification stratégique et collaboré avec les principaux dirigeants afin de mieux intégrer ces énoncés dans la prise de décision.

En 2021-2022, Metrolinx continuera de passer en revue les risques pertinents chaque mois et de les gérer activement en veillant à ce qu'un plan de réduction des risques à jour soit en place. Les stratégies d'atténuation de ces risques sont reflétées dans les priorités stratégiques et les initiatives organisationnelles clés du plan d'affaires de Metrolinx. Les risques recensés appartiennent généralement aux catégories suivantes :

- **Risques financiers** : risques liés au (ou ayant une incidence sur le) financement des projets et des activités, aux liquidités, à l'information financière et aux variations de prix;
- **Risques opérationnels** : risques liés aux activités courantes;
- **Risques liés aux projets** : risques liés à un projet achevé dans les délais et selon le budget prévus;
- **Risques liés à la sécurité** : risques liés à la sécurité des usagers et du personnel de Metrolinx, ainsi que des entrepreneurs et des collectivités auprès desquels il exerce des activités et bâtit des infrastructures;
- **Risques stratégiques** : risques pouvant perturber les hypothèses sur lesquelles s'appuie la stratégie de Metrolinx et se traduire par de possibles pertes financières ou une atteinte à la réputation.

Principaux risques

Risque	Aperçu général des mesures d'atténuation
Finances	
Obtention d'une subvention de fonctionnement durable pour l'exercice 2021-2022 et dépasser les objectifs stratégiques de Metrolinx et les engagements du gouvernement.	• Metrolinx gère proactivement l'incidence de la pandémie de COVID-19 en mettant en œuvre des plans d'améliorations des affaires afin de transformer ses activités et de les adapter à l'évolution du secteur public, en décelant des possibilités de générer des produits supplémentaires et en générant des économies sur le plan du fonctionnement ainsi que des efficacies pour 2021-2022. • Beaucoup de temps a été consacré à la surveillance et à la modélisation de l'incidence importante et durable de la pandémie sur les produits, ainsi qu'à l'élaboration d'un budget qui soit à la fois rentable et qui place l'organisation dans une position lui permettant de se rétablir rapidement une fois la pandémie passée.
Exploitation	
Risques technologiques : cybersécurité, reprise après sinistre, mise à niveau/fin de vie du matériel informatique et réalisation des projets.	• Des contrôles de sécurité accrus ont été mis en œuvre afin de répondre aux menaces à la cybersécurité grandissantes, en particulier dans le secteur des transports. • Des évaluations de la technologie liée à l'exploitation ont été réalisées, y compris une analyse des technologies courantes et prévues, liées à l'exploitation, ainsi que des risques connexes. • Une évaluation indépendante des programmes de cybersécurité a été effectuée par les pairs. • En raison des exigences accrues sur le réseau Metrolinx, du fait de la pandémie de COVID-19 et du virage vers le télétravail, les pare-feux avant ont été remplacés.

Projet	
Programme d'approvisionnement de 2022 - Transition de PRESTO au nouveau modèle d'exploitation proposé.	- PRESTO veille à ce que l'orientation de l'organisation et le parrainage de la direction soient alignés sur ses objectifs et ses stratégies concernant les programmes, la direction commerciale, la méthode d'approvisionnement et la gestion des risques connexe. - Metrolinx a publié un appel d'intérêts (demande d'informations) en février 2021 pour mettre au point l'approche recommandée pour le programme de marché public.
La livraison d'immobilisations à l'appui des projets d'investissement est menacée en raison de l'important volume d'exigences prévu.	- Un guide d'acquisition de biens est en cours d'élaboration, qui traite des risques habituels ou émergents liés à l'acquisition. - Des promoteurs dirigeants ont été mobilisés dans le but de réduire au minimum les répercussions sur le processus d'acquisition de biens par Metrolinx de même que sur les collectivités et les parties prenantes.
La capacité du marché ou la volonté de livrer le volume de travaux d'investissement prévu et de créer un contexte concurrentiel pour les offres pourrait être insuffisante.	- Conjoncture du marché : - Amélioration de l'approche du processus d'approvisionnement. - Établissement des régimes de risque appropriés pour les contrats de P3 (partenariat public-privé) et de conception, soumission, construction de Metrolinx, et application de ceux-ci aux complexités des projets. - Valeur de marché : - Analyse entreprise afin de mieux comprendre ce qui motive les taux du marché et de mettre au point des stratégies d'atténuation.
Le processus actuel d'accès aux voies d'un chemin de fer fonctionnel pourrait ne pas permettre la réalisation des travaux d'investissement prévus, ce qui aurait des répercussions négatives sur la sécurité, les coûts, le calendrier et le démarrage du service payant.	- La norme sur l'accès aux corridors ferroviaires et les règles de l'itinéraire et de l'accès sont en cours d'élaboration. - La remise en question ou les tests des hypothèses d'accès aux voies utilisées pour établir les calendriers déterminés et les activités de correction du chemin critique et du chemin quasi critique du calendrier visant le projet d'expansion du corridor ferroviaire sont terminés. - Un processus d'accès aux voies pour les entreprises de maintenance a été élaboré et mis en œuvre. - Un processus a été mis au point pour convenir des niveaux acceptables d'incidence sur l'exploitation pendant la réalisation des travaux d'investissement.
Sécurité	
Domages aux actifs, interruption de service et menaces à la sécurité attribuables à des événements météorologiques extrêmes.	- La Stratégie d'adaptation au changement climatique de Metrolinx et les rapports sur les mesures clés sont maintenant en place. - Une évaluation ciblée des risques pour le réseau d'actifs de Metrolinx est en cours afin d'identifier les actifs vulnérables et leurs zones géographiques. - Un plan de gestion des actifs et un plan d'état des lieux correspondant ont été réalisés. - Les exigences en matière de résilience climatique ont été intégrées au projet d'Expansion GO.

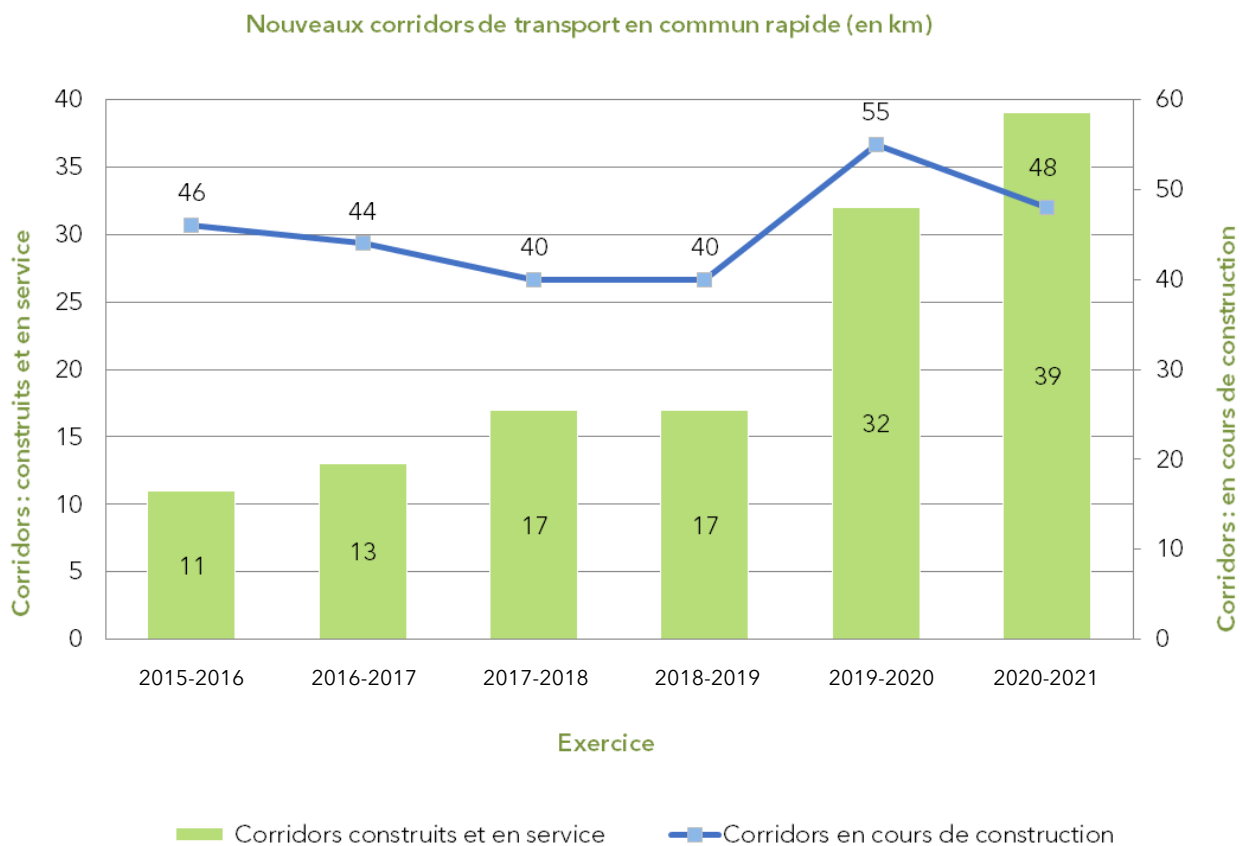
Metrolinx continuera également de miser sur l'amélioration de son cadre et de sa politique de gestion des risques d'entreprise et sur la mise en œuvre de son plan en matière d'échéance. Le plan de formation sur les risques sera déployé dans différents secteurs de l'organisation selon des modalités distinctes. 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

Les indicateurs clés de performance de Metrolinx 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.

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 39 kilomètres de corridors de transport en commun rapide depuis 2013-2014, dont sept, qui sont liés à VivaNext, ont été construits et mis en service au cours de l'exercice 2020-2021. En date de la clôture de l'exercice 2020-2021, Metrolinx avait amorcé la construction de 48 kilomètres de corridors de transport en commun rapide, dont 18 kilomètres sur le corridor Hurontario, 19 kilomètres sur le corridor Eglinton et 11 kilomètres sur le corridor Finch.

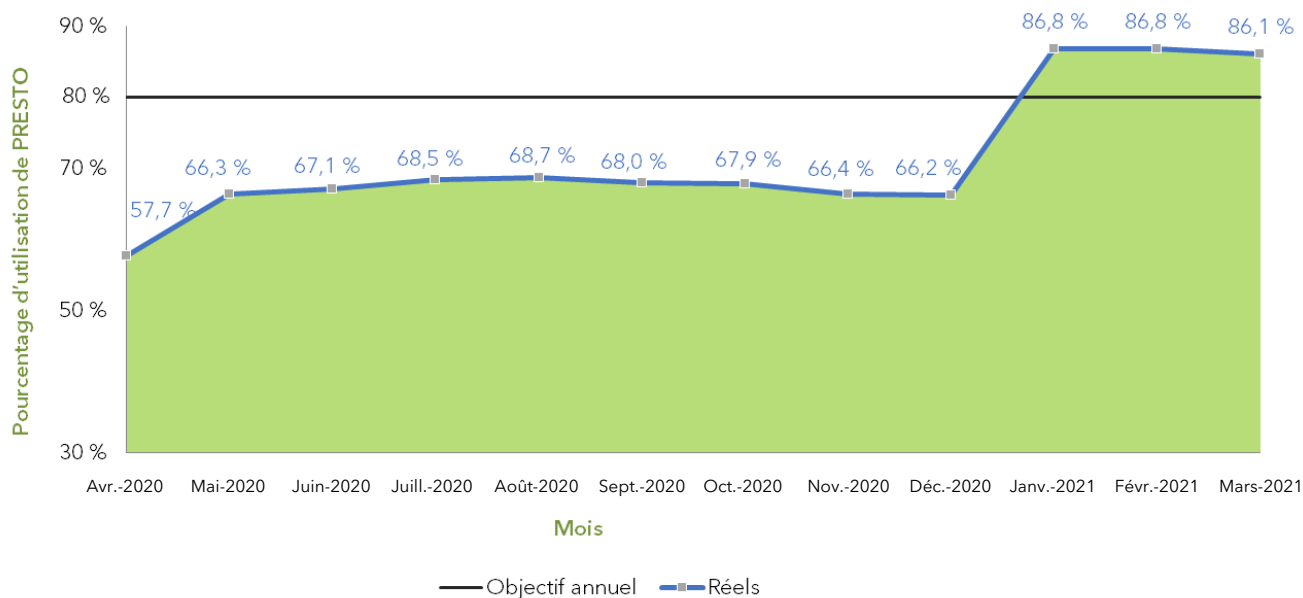


Utilisation de PRESTO

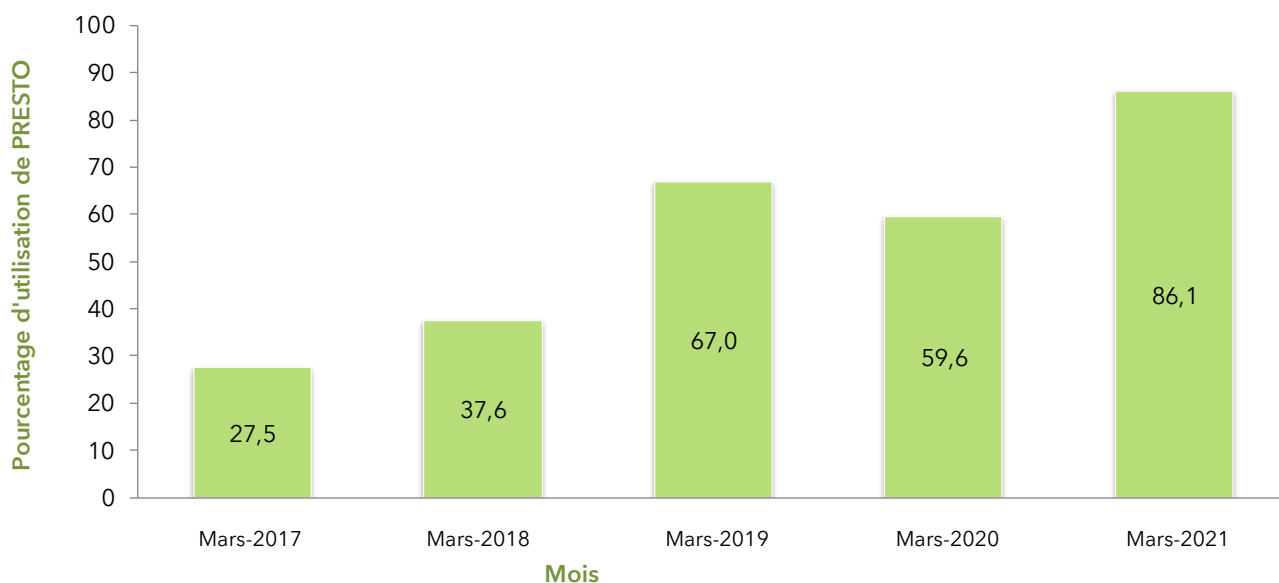
Après un recul au début de la pandémie de COVID-19, l'utilisation de la carte PRESTO affichait un taux de 57,7 % en début d'exercice, en avril 2020, touché par les baisses de l'achalandage dans l'ensemble de la région et les changements de politique temporaires, incluant l'embarquement par les portes arrière et l'interruption de la perception des frais imposée par certaines sociétés de transport. L'utilisation de la carte PRESTO grimpait à 86,1 % en mars 2021, dépassant l'objectif annuel de 80 % établi au début de l'année.

L'augmentation de l'utilisation de la carte PRESTO au dernier trimestre de l'exercice 2020-2021 est principalement attribuable aux récentes améliorations des paramètres, déterminés de concert avec les sociétés de transport, qui s'alignent sur les données sur l'achalandage et permettent à Metrolinx de rendre compte de l'utilisation de PRESTO avec plus d'exactitude. De plus, le retrait de l'ancien tarif, l'initiative des cartes PRESTO pour les clients de la TTC et du Durham Region Transit, ainsi que le lancement des billets électroniques PRESTO ont également contribué aux résultats du dernier exercice. PRESTO continue d'améliorer ses produits et services afin de faciliter et d'encourager l'utilisation de la carte par les usagers du transport en commun, utilisation qui sera également favorisée par l'offre constante de nouvelles méthodes de paiement des tarifs, y compris l'adoption par d'autres sociétés de transport du mode de paiement ouvert sans contact.

Tendance de l'utilisation de PRESTO en 2020-2021

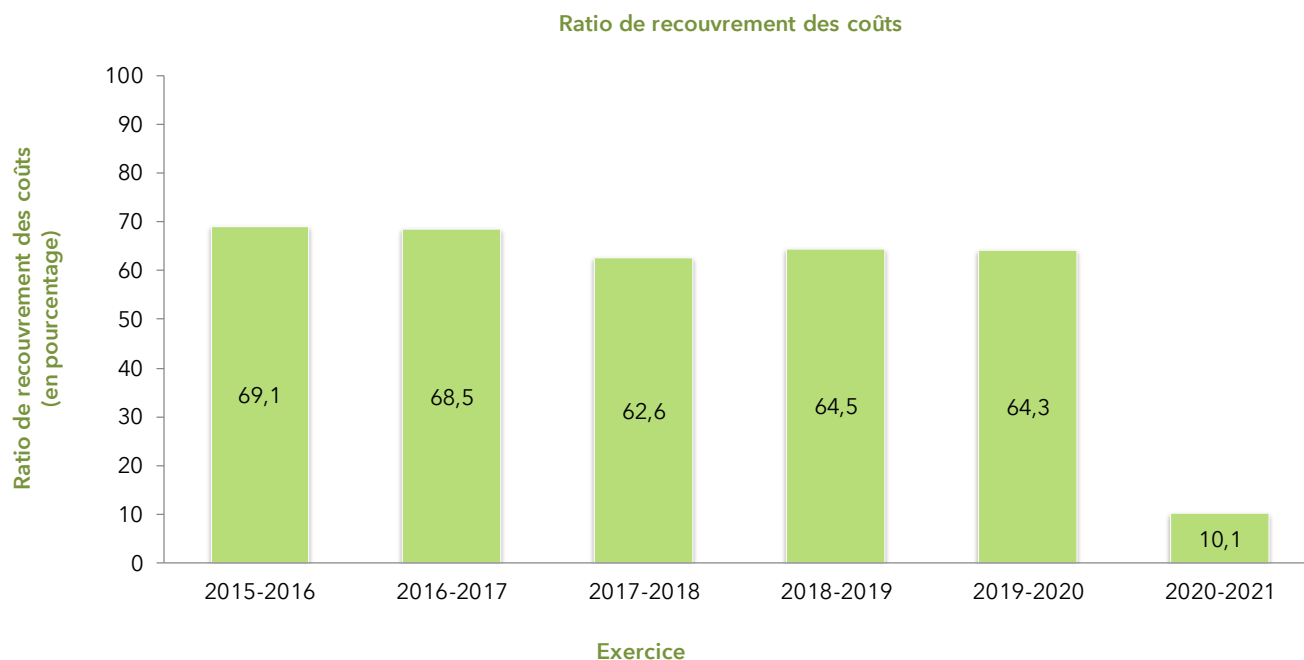


Taux d'utilisation de PRESTO par année



Ratio de recouvrement des coûts

Le ratio de recouvrement des coûts, qui correspond au rapport entre le total des produits et le total des charges d'exploitation (exclusion faite d'éléments tels que 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 parmi ses homologues nord-américains. Le ratio de 2020-2021 a baissé pour s'établir à 10,1 %, en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19, qui a réduit de façon importante l'achalandage et les produits. Metrolinx a mis en œuvre des plans d'amélioration des activités au début de l'exercice afin de gérer ses coûts pendant la pandémie tout en maintenant une ligne de service pour les travailleurs essentiels. La recherche de nouvelles possibilités de générer des produits et l'observation attentive des dépenses se poursuivront parallèlement aux efforts de l'organisation pour traverser la pandémie.



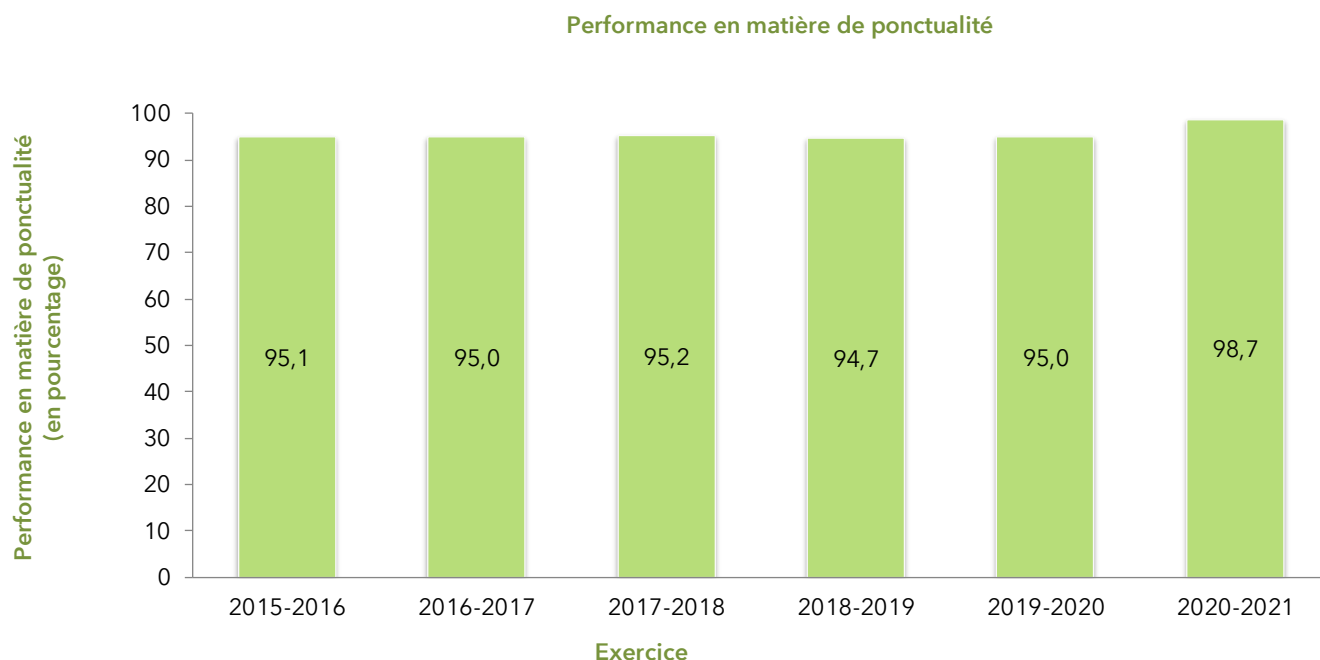
Coût-efficience des activités

Le coût par produits-kilomètre sert à mesurer la rentabilité de la prestation de service pour tous les services (GO train, GO autobus et UP Express), qui prend en compte les coûts directs appliqués aux services de train et d'autobus et les compare au total des produits-kilomètre fournis. Le coût par produits-kilomètre est un indicateur de l'efficacité des plans d'améliorations des activités et des ajustements apportés au service dans l'ensemble des activités durant la pandémie de COVID-19.



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 ponctualité se définit comme une arrivée dans un intervalle de cinq minutes précédant ou suivant l'heure prévue dans le cas des trains, et de 15 minutes dans le cas des autobus. La performance en matière de ponctualité dans l'ensemble des services (GO rail, GO autobus et UP Express) s'est établie à un sommet historique de 98,7 % en fin d'exercice, soit au-dessus de la cible combinée de 96 %. La performance s'est améliorée par rapport aux périodes antérieures grâce aux initiatives LEAN mises en œuvre dans l'ensemble de l'organisation pour régler les problèmes à la source. LEAN est un terme utilisé dans les objectifs stratégiques et les facteurs de succès clés de Metrolinx, qui est synonyme d'efficacité.



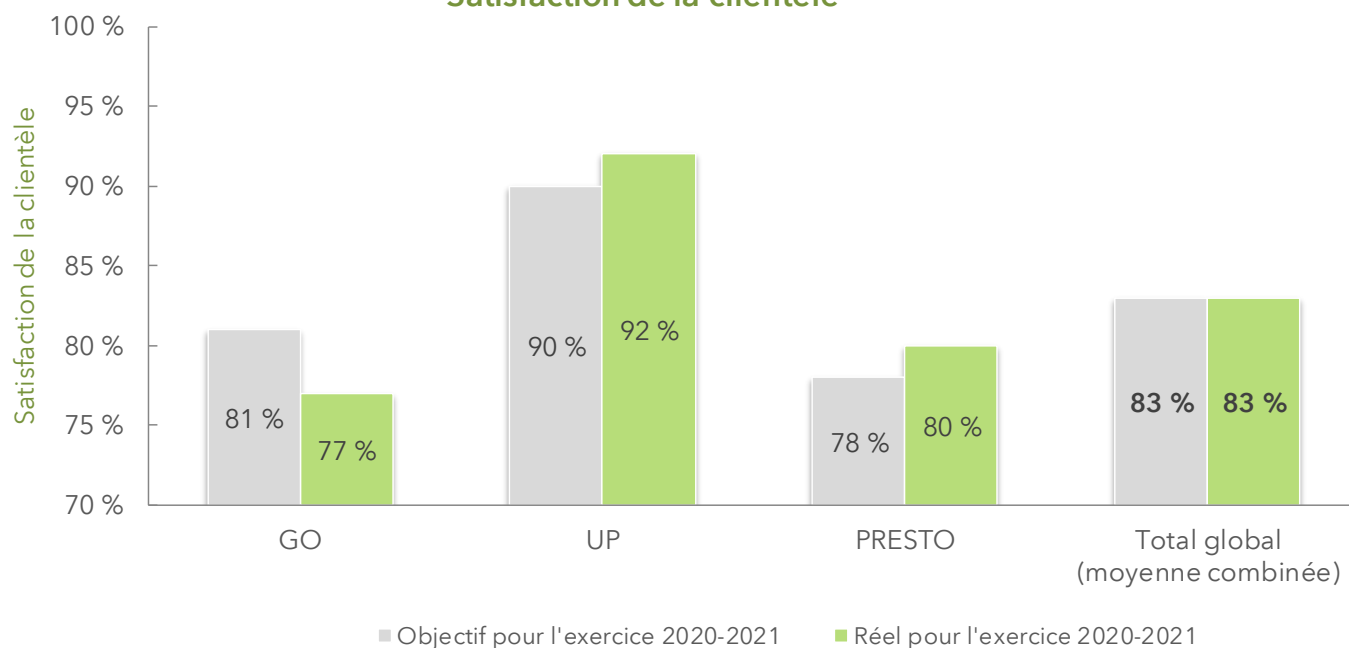
Satisfaction de la clientèle

Le résultat global annuel de satisfaction de la clientèle s'établit à 83 % pour les trois marques de Metrolinx (GO, UP, et PRESTO), ce qui correspond à l'objectif annuel de 83 %.

Le résultat annuel de satisfaction de la clientèle pour GO, de 77 %, est inférieur de quatre points de pourcentage par rapport à l'objectif, ce qui s'explique par un résultat moindre en août 2020. La satisfaction de la clientèle pour le mois d'août était de 70 %, en raison surtout des inquiétudes liées à la COVID-19, les mesures de sécurité étant alors à l'étape de déploiement et les usagers craignant le fait d'être tassés et de ne pouvoir respecter la distanciation sociale à bord. Depuis le mois d'août, les résultats n'ont cessé d'être à la hausse, et GO a assuré un bon service auprès des travailleurs essentiels. La progression des résultats découle des améliorations de la perception des usagers quant à la sécurité, les communications et le service de train. L'un des principaux moteurs de la satisfaction durant la pandémie est le sentiment de santé et de sécurité personnelles, qui a atteint 90 % en mars, et représente un sommet pour Metrolinx depuis le commencement du suivi de ce paramètre au début de la pandémie.

Le pourcentage de satisfaction de la clientèle envers UP Express a dépassé les attentes en atteignant 92 %, soit deux points au-dessus de l'objectif. Les résultats annuels concernant la satisfaction de la clientèle envers PRESTO s'établissent à 80 %, ce qui dépasse la cible de 78 %. Les principales améliorations de l'expérience client avec PRESTO au cours de l'exercice incluent la réduction du montant minimum pouvant être chargé sur la carte PRESTO pour tous les canaux à distance, qui est passé de 0,10 \$ à 0,05 \$; les capacités de recharge complète instantanée sur l'application PRESTO; ainsi que l'enregistrement plus rapide et plus rationalisé du compte PRESTO.

Satisfaction de la clientèle



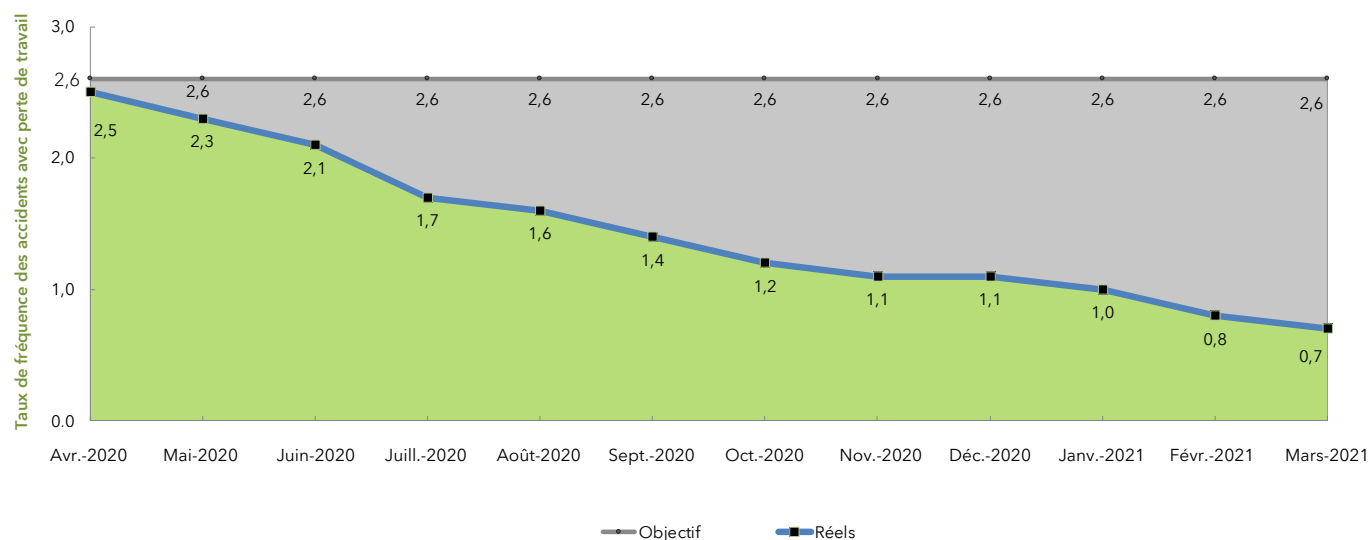
Sécurité - Taux de fréquence des accidents avec perte de travail

Le taux de fréquence des accidents avec perte de travail (« TFAPT ») correspond au nombre d'accidents avec perte de travail (perte d'une journée de travail complète) par 100 employés de Metrolinx (200 000 heures travaillées), sur une moyenne de 12 mois continus.

Le TFAPT des employés de Metrolinx a diminué de 76,7 % par rapport au dernier exercice, clôturant l'année à 0,7, ce qui est largement inférieur à l'objectif de 2,6. L'objectif pour l'exercice 2020-2021 a été établi afin de réduire le TFAPT de 20 % par rapport à 3,2, et en fonction d'une évaluation de ce qui est atteignable compte tenu des résultats et tendances antérieurs.

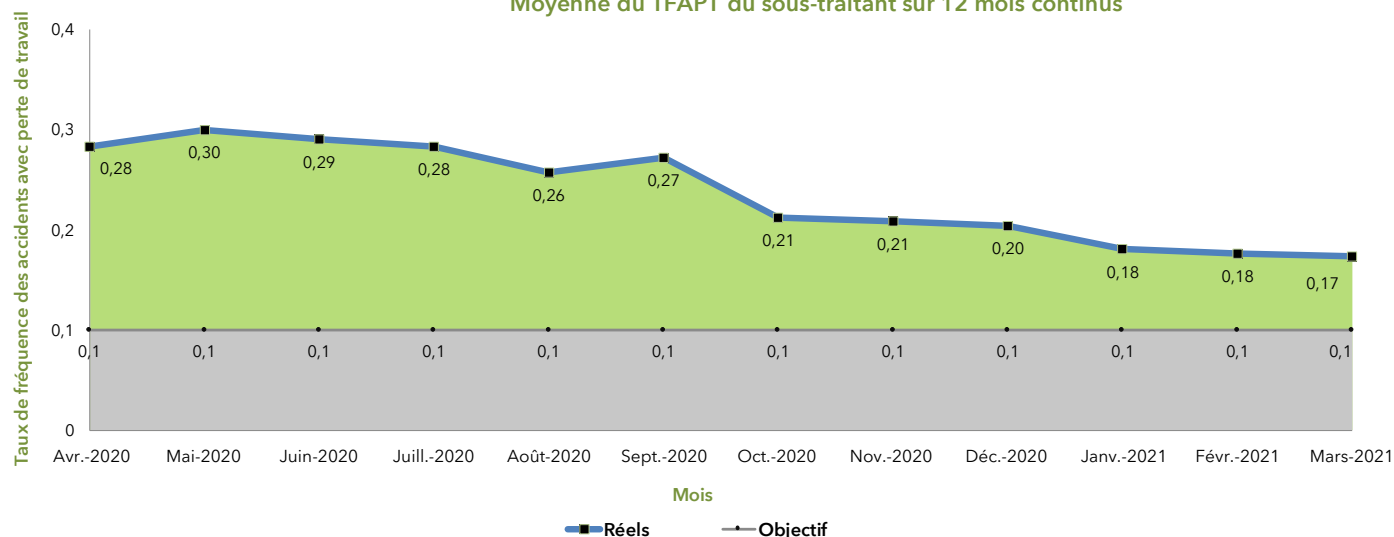
Depuis le début de la surveillance de ce paramètre, en 2017, il y a eu une baisse continue des blessures, du fait des enquêtes accrues effectuées sur les accidents, ce qui a mené à des mesures de prévention proactives et représente un indicateur croissant de l'amélioration de la gestion et de la culture de la sécurité en vigueur à Metrolinx.

Moyenne du TFAPT des employés sur 12 mois continus

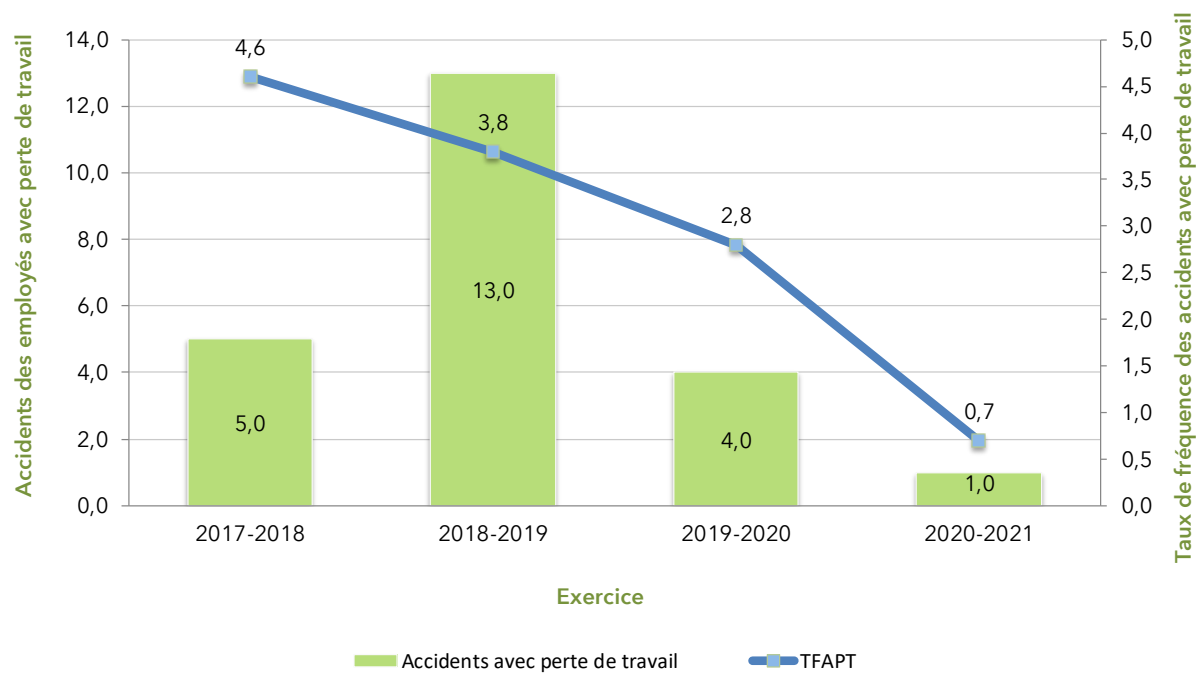


Le taux de fréquence des accidents avec perte de travail pour les sous-traitants (le « LTIFR pour les sous-traitants ») s'entend du nombre d'accidents ayant entraîné des arrêts (perte d'une journée de travail complète) par 100 employés contractuels de Métrolinx (200 000 heures travaillées), sur une moyenne de 12 mois continus. Le LTIFR pour les sous-traitants en construction actuels sur une période de 12 mois continus est de 0,17, ce qui représente une baisse de 39 % par rapport au dernier exercice. Ce chiffre dépasse l'objectif de 0,10 de Métrolinx, mais est 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, ce qui est comparable aux taux de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents de travail (« CSPAAAT »), pour les accidents avec perte de temps annuels.

Moyenne du TFAPT du sous-traitant sur 12 mois continus



TFAPT et accidents avec perte de travail



DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Metrolinx

États financiers
31 mars 2021

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 2021 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 2021;
- l'état des résultats pour l'exercice clos à cette date;
- l'état de l'évolution de l'actif net pour l'exercice clos à cette date;
- l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date;
- l'état des gains et pertes de réévaluation pour l'exercice clos à cette date;
- les notes annexes, qui comprennent les principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Fondement de l'opinion

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

Indépendance

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

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 24 juin 2021

Metrolinx

État de la situation financière

Au 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

	2021 \$	2020 \$ (note 25)
Actif		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 5)	511 671	665 149
Placements	3 589	12 781
Créances et autres montants à recevoir (note 8)	319 652	261 479
Apports à recevoir (note 9)	780 007	1 244 579
Pièces de rechange et fournitures	21 215	20 878
Charges payées d'avance	45 345	20 561
	1 681 479	2 225 427
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario - à long terme (note 12)	3 114 629	1 770 983
Autres actifs (note 6)	76 144	40 704
Immobilisations (note 7)	27 887 710	24 861 218
Acomptes sur terrains (note 10)	253 331	232 869
Avances sur projets d'investissement (note 10)	23 096	22 715
Bail à long terme (note 11)	25 918	26 245
	33 062 307	29 180 161
Passif		
À court terme		
Dettes et charges à payer (note 17)	1 604 576	2 131 566
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO (note 5)	105 225	96 740
Instruments dérivés (note 24)	-	6 029
	1 709 801	2 234 335
Dettes à long terme (note 12)	3 114 629	1 770 983
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 13)	24 484 501	21 460 662
Passif au titre des prestations de retraite supplémentaires (note 15)	69 477	67 416
Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs (note 16)	163 342	156 678
	29 541 750	25 690 074
Actif net		
Actifs nets investis en immobilisations (note 18)	3 679 636	3 656 140
Actifs nets investis dans le bail à long terme (note 11)	25 918	26 245
Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 19)	26 332	26 332
Insuffisance de l'actif net	(211 329)	(212 601)
	3 520 557	3 496 116
Cumul des gains et des pertes de réévaluation	-	(6 029)
	33 062 307	29 180 161

Dépendance économique (note 2)

Engagements (note 20)

Éventualités (note 21)

Approuvé par le conseil d'administration,

Donald A. Wright, administrateur

B. Davis, administrateur

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des résultats

Pour l'exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

	2021 \$	2020 \$
Produits		
Produits de fonctionnement	102 036	688 761
Produits tirés de la construction effectuée pour des tiers	76 049	-
Apport de la Province de l'Ontario	961 560	590 394
Produits d'intérêts	4 819	17 723
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (note 13)	868 350	803 312
	2 012 814	2 100 190
Charges		
Fournitures et services	184 458	128 635
Entretien du matériel	109 158	138 332
Installations et voies	161 149	145 414
Salaires et charges sociales	379 607	352 201
Exploitation des trains et des autobus	291 846	375 400
Charges liées à la construction effectuée pour des tiers	77 363	-
Amortissement des immobilisations	837 468	803 105
Amortissement de l'actif au titre du bail à long terme	327	327
	(10 870)	175 187
	2 030 506	2 118 601
Excédent des charges sur les produits	(17 692)	(18 411)

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 2021

(en milliers de dollars)

	2021				2020	
	Investis en immobi- lisations \$ (note 18)	Investis dans le bail à long terme \$ (note 11)	Actifs nets grevés d'une affectation interne \$ (note 19)	Insuffisance \$	Total \$	Total \$
Solde à l'ouverture	3 656 140	26 245	26 332	(212 601)	3 496 116	3 299 915
Excédent des charges sur les produits	-	-	-	(17 692)	(17 692)	(18 411)
Amortissement (déduction faite de l'amortissement porté aux produits)	(1 707)	(327)	-	2 034	-	-
Actifs fournis par la Province de l'Ontario (note 22 b))	571	-	-	-	571	2 330
Acquisitions de terrains, y compris les acomptes	41 562	-	-	-	41 562	212 282
Cession de terrains	(16 930)	-	-	16 930	-	-
Solde à la clôture	3 679 636	25 918	26 332	(211 329)	3 520 557	3 496 116

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des flux de trésorerie

Pour l'exercice clos le 31 mars 2021

(en milliers de dollars)

	2021 \$	2020 \$ (note 25)
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités de fonctionnement		
Excédent des charges sur les produits	(17 692)	(18 411)
Amortissement des immobilisations et du bail à long terme	837 795	803 432
(Profit) perte à la cession et à la dépréciation d'immobilisations	(10 870)	175 187
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(868 350)	(803 312)
Avantages sociaux futurs, déduction faite des paiements	8 724	9 505
	(50 393)	166 401
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		
Placements	9 192	(12 781)
Créances et autres montants à recevoir	(58 173)	(46 264)
Pièces de rechange et fournitures	(337)	(5 206)
Charges payées d'avance	(24 784)	(7 862)
Dettes et charges à payer	32 339	(82 719)
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	8 485	13 378
Autres actifs	(35 440)	(40 704)
	(119 111)	(15 757)
Activités d'investissement		
Achat d'immobilisations	(2 873 011)	(2 740 832)
Produit de la cession d'immobilisations	60 392	23 195
Acomptes sur terrains (note 18)	(253 331)	(232 869)
Avances sur projets d'investissement (note 10)	(23 096)	(22 715)
	(3 089 046)	(2 973 221)
Activités de financement		
Subventions reçues pour l'acquisition de terrains	41 562	212 283
Apports de capital	3 013 117	2 854 803
	3 054 679	3 067 086
Variation nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et de la trésorerie soumise à restrictions	(153 478)	78 108
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture	665 149	587 041
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture	511 671	665 149
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	(559 329)	437 435
Variation de la dette à long terme au titre des immobilisations et de l'apport à recevoir de la Province	1 343 646	183 639
Actifs fournis par la Province de l'Ontario (note 22 b))	571	2 330
Activités de financement sans effet de trésorerie		
Variation des apports de capital à recevoir	464 572	(177 168)

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 2021

(en milliers de dollars)

	2021 \$	2020 \$
Solde au début de l'exercice	(6 029)	1 102
Gains (pertes) latents attribuables aux Contrats à terme de gré à gré sur le carburant (note 24)	1 581	(6 029)
Montants reclassés dans l'état des résultats Contrats à terme de gré à gré sur le carburant (note 24)	4 448	(1 102)
Gains (pertes) de réévaluation, montant net	6 029	(7 131)
Solde à la clôture de l'exercice	-	(6 029)

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 ») en vue de transfigurer la mobilité et de relier les collectivités de la région élargie du Golden Horseshoe. Grâce à la démarche régionale qu'elle a adoptée, Metrolinx amène la Province de l'Ontario (la « Province »), les municipalités et les organismes de transport locaux à trouver des solutions de transport à long terme qui soient viables sur le plan économique et durables sur le plan environnemental.

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

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

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

2 Dépendance économique

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

Metrolinx touche en outre des subventions publiques :

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

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

Incidence de la COVID-19

(en milliers de dollars)

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, des personnes et des capitaux à l'intérieur de l'Ontario, et cette circulation a été sérieusement entravée en raison de la pandémie de COVID-19. La COVID-19 a eu des répercussions importantes sur l'économie et les activités de Metrolinx au cours de l'exercice 2020-2021. Étant donné l'évolution rapide et constante de la situation entourant la COVID-19, il est difficile de prévoir combien de temps dureront les bouleversements qui en découlent. L'ampleur de ces bouleversements sera fonction d'événements futurs incertains et changeants, 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 intégrale de l'économie en Ontario. 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	coût amorti
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario – à long terme	coût amorti
Instruments dérivés	juste valeur
Dettes et charges à payer	coût amorti
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	coût amorti
Dettes à long terme	coût amorti

La juste valeur de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des placements, des créances et des apports à recevoir, des dettes et charges à payer et des portefeuilles électroniques de la carte PRESTO se rapproche de leur valeur comptable en raison de la nature à court terme de ces instruments financiers. La juste valeur représente le montant qui serait échangé entre des parties agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence, et la meilleure indication de ce montant est le prix coté sur un marché, le cas échéant. Les justes valeurs de Metrolinx sont estimées par la direction, laquelle se fonde en général sur la conjoncture du marché existant à un moment donné. 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.

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.

(en milliers de dollars)

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.

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.

(en milliers de dollars)

Bail à long terme

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

Avantages sociaux futurs

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

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

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

Produits 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.

Produits tirés de la construction effectuée pour des tiers

Les produits tirés de la construction effectuée pour des tiers comprennent les produits tirés des remboursements par des tiers d'immobilisations détenues ultimement par des tiers. Les produits sont comptabilisés lorsqu'une transaction ou un événement est survenu et que Metrolinx s'attend à obtenir des avantages économiques futurs.

Apports

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

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

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

Actifs nets grevés d'une affectation interne

(en milliers de dollars)

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. Le coût de l'assainissement est calculé à partir des meilleures informations disponibles et il est examiné et révisé de façon continue.

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, les passifs au titre des sites contaminés, les passifs au titre des prestations de retraite supplémentaires et d'autres avantages sociaux futurs.

4 Instruments financiers et gestion du risque

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

Risque de crédit

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

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.

(en milliers de dollars)

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. Au 31 mars 2021, il n'y avait aucun contrat d'achat de diesel en vigueur.

5 Soldes de portefeuilles électroniques de la carte PRESTO

Les soldes des portefeuilles électroniques de la carte PRESTO, d'un total de 105 225 \$ (96 740 \$ en 2020), ont été inclus sous le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie. Les soldes des portefeuilles électroniques étant détenus au nom des titulaires de carte de transport, un passif est comptabilisé à l'état de la situation financière.

6 Autres actifs

Les autres actifs incluent un montant de 66 144 \$ (40 704 \$ en 2020) qui est lié à des garanties de qualité accrue pour une période de 30 ans. Au 31 mars 2021, les actifs sous-jacents auxquels les garanties se rapportent n'avaient pas été mis en service.

7 Immobilisations

	2021		2020
	Coût	Amortissement cumulé	Montant net
	\$	\$	\$
Terrains	2 855 008	-	2 855 008
Bâtiments	2 331 716	734 135	1 597 581
Améliorations locatives	109 094	56 511	52 583
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	3 581 563	1 267 017	2 314 546
Améliorations aux installations d'emprise ferroviaire	1 587 001	900 446	686 555
Sauts-de-mouton, voies et installations	4 212 994	1 097 956	3 115 038
Travaux en cours	13 974 453	-	13 974 453
Autobus	514 473	234 010	280 463
Aires de stationnement	1 039 204	407 482	631 722
Matériel et logiciels informatiques	2 166 380	1 166 875	999 505
Autres	1 713 909	333 653	1 380 256
	34 085 795	6 198 085	27 887 710
			24 861 218

(en milliers de dollars)

Les travaux en cours portent sur les éléments suivants :

	2021 \$	2020 \$
Expansion du couloir ferroviaire	1 755 757	1 326 905
Gare Union	605 958	627 981
Parc ferroviaire	151 263	173 856
Système PRESTO	102 703	81 017
Transport léger sur rail et Service rapide par bus	9 183 964	7 824 317
Métros	452 293	69 743
Autres	1 722 515	1 667 346
	13 974 453	11 771 165

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

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. Par conséquent, 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 et une charge supplémentaire 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, dont un montant de 10,6 M\$ est toujours en cours au 31 mars 2021.

Par la suite, en mai 2021, les gouvernements fédéral et provincial ont annoncé qu'ils contribueraient respectivement à hauteur de 1,7 G\$ au projet de TLR de Hamilton. La Ville de Hamilton devra officialiser son apport à l'exploitation et à l'entretien continu du TLR.

Projets liés au métro

La Province a adopté en juillet 2019 un règlement modifiant la Loi de 2006 sur Metrolinx pour officialiser sa prise de contrôle de la planification, de la conception, 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 »). Ainsi, ces projets sont devenus la responsabilité exclusive de Metrolinx. 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 indique notamment que la Province procédera avec la Ville à un examen financier et à un exercice de rapprochement relatifs aux investissements effectués par la TTC pour financer la planification, la conception et les travaux de génie des projets liés au métro. 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

(en milliers de dollars)

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 2021 aucun montant relatif aux frais engagés par la TTC avant le 1^{er} septembre 2019.

8 Créances et autres montants à recevoir

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

	2021 \$	2020 \$
Taxe de vente harmonisée recouvrable	60 428	144 161
Remboursements par des tiers	129 425	-
Autres créances	55 012	42 531
	244 865	186 692
Coûts de projets irrécupérables à recouvrer de la Ville de Toronto	74 787	74 787
	319 652	261 479

Les créances et autres montants à recevoir comprennent un montant de 74 787 \$ (74 787 \$ en 2020) 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 7).

9 Apports à recevoir

Les apports à recevoir se ventilent comme suit :

	2021 \$	2020 \$
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario	664 637	1 131 106
Apports à recevoir de municipalités (note 12)	100 144	95 460
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	12 863	18 013
Apports à recevoir d'autres organismes	2 363	-
	780 007	1 244 579

(en milliers de dollars)

10 Acomptes sur terrains et avances sur projets d'investissement

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

Dans le cadre de ces ententes, des avances ont été versées à la Région de York et à la TTC en vue de leur fournir un fonds de roulement pour le versement d'acomptes sur terrains totalisant 252 431 \$ (231 969 \$ en 2020) et pour le paiement des coûts liés à d'autres projets totalisant 23 096 \$ (22 715 \$ en 2020) visant le financement des projets de développement entrepris par la Région de York et la TTC au nom de Metrolinx. Les acomptes sur terrains susmentionnés concernent l'obtention future de servitudes perpétuelles requises pour l'exploitation de la voie de SRB de la Région de York. Les avances sur projets d'investissement doivent être détenues dans un compte distinct, et tout intérêt cumulé sera imputé au projet.

Au 31 mars 2021, Metrolinx avait dépensé environ 10 606 982 \$ (9 182 954 \$ en 2020) 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 2021 et les acomptes liés aux servitudes perpétuelles futures.

	2021 \$	2020 \$
Région de York	272 159	251 316
TTC	3 368	3 368
	275 527	254 684
Autres acomptes sur terrains	900	900
	276 427	255 584

(en milliers de dollars)

11 Bail à long terme

	2021		2020
	Coût \$	Amortissement cumulé \$	Montant net \$
Tenure à bail, gare Union	32 704	6 786	25 918

12 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 2015, Metrolinx et Infrastructure Ontario avaient conclu un contrat lié au modèle de diversification des modes de financement (un contrat de « DMF ») avec Plenary Infrastructure 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). Ce contrat de DMF a une durée de 30 ans et une valeur globale de 921 794 \$. 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\$.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2016, Metrolinx et Infrastructure Ontario avaient 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 2019, Metrolinx et Infrastructure Ontario ont conclu un contrat de DMF avec Mosaic Transit Partners General Partnership visant la conception, la construction, le financement et l'entretien de sa ligne de TLR Finch West. Ce contrat de DMF a une durée de 35 ans et une valeur globale de 2 479 323 \$. En outre plusieurs autres contrats de DMF ont été conclus au cours de cet exercice : 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 clos le 31 mars 2020, Metrolinx and Infrastructure Ontario ont conclu un contrat de DMF avec Mobilinx Hurontario General Partnership visant la conception, la construction, le financement et l'entretien de la ligne de TLR Hurontario. Ce contrat de DMF a une durée de 35 ans et sa valeur globale s'élève à 4 599 026 \$. De plus, un contrat de DMF relativement au projet de saut-de-mouton du croisement de Davenport est entré en vigueur au cours de cet exercice.

(en milliers de dollars)

Les coûts engagés au 31 mars 2021 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 \$	TLR Finch West \$	TLR Huronario \$	2021 \$	2020 \$
Coûts engagés à ce jour	4 946 403	518 570	133 139	126 834	73 096	184 937	201 561	63 334	970 518	458 852	7 677 244	5 072 687
Moins le montant payé ou à payer d'ici 1 an	3 419 525	330 439	133 139	126 834	73 096	184 937	100 478	63 334	130 250	583	4 562 615	3 301 704
Montants à payer à long terme	1 526 878	188 131	-	-	-	-	101 083	-	840 268	458 269	3 114 629	1 770 983

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.

13 Apports reportés afférents aux immobilisations

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

	2021 \$	2020 \$
Solde à l'ouverture	21 460 662	19 083 563
Apports reçus ou à recevoir au cours de la période pour l'acquisition d'immobilisations		
Province de l'Ontario	3 862 673	3 170 183
Municipalités	20 342	5 946
Gouvernement du Canada	-	4 282
Autres organismes	9 174	-
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(868 350)	(803 312)
Solde à la clôture	24 484 501	21 460 662

Metrolinx reçoit insuffisamment de financement municipal pour ce qui est de son programme d'investissement. La Province a fourni un crédit-relais de 30 949 \$ (60 783 \$ en 2020), dont le cumul s'établit à 1 416 742 \$ (1 385 793 \$ en 2020). 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 Ville relativement à la transaction relative au métro (note 7). Par conséquent, cette créance a été classée dans les actifs à court terme au 31 mars 2021.

14 Cotisations de retraite

Metrolinx offre des prestations de retraite à la quasi-totalité de ses salariés permanents par l'entremise du régime multi-employeurs à prestations définies OMERS. La charge au titre des cotisations de retraite pour l'exercice clos

(en milliers de dollars)

le 31 mars 2021 est de 42 286 \$ (37 397 \$ en 2020).

15 Passif au titre des prestations de retraite supplémentaires

Compte tenu du rapatriement de l'ex-réseau GO Transit dans le giron de la Province en 2002, les salariés syndiqués et non syndiqués ont demandé à cette dernière de corriger le déficit de prestations à verser aux salariés de GO Transit. En 1999, lorsque GO Transit avait été 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 31 mars 2019. La charge de retraite comptabilisée pour l'exercice écoulé est de 4 160 \$ (4 353 \$ en 2020).

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 :

	2021 \$	2020 \$
Obligation au titre des prestations définies	74 800	77 916
Juste valeur de l'actif du régime	(4 048)	(4 682)
Situation de capitalisation – déficit du régime	70 752	73 234
Perte actuarielle nette non amortie	(1 275)	(5 818)
Passif au titre des prestations définies	69 477	67 416

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

	2021 \$	2020 \$
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture	77 916	74 443
Coût des services rendus au cours de la période	664	611
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	1 853	1 990
Prestations versées	(2 746)	(2 672)
Écart actuariel sur l'obligation au titre des prestations définies	(2 887)	3 544
Obligation au titre des prestations définies à la clôture	74 800	77 916

La charge de retraite se détaille comme suit :

	2021 \$	2020 \$
Coût des services rendus au cours de la période	664	611
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	1 853	1 990

Metrolinx

Notes annexes

31 mars 2021

(en milliers de dollars)

Rendement réel de l'actif du régime	(11)	(8)
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel de l'actif du régime	11	8
Amortissement de la perte actuarielle	1 643	1 752
	<u>4 160</u>	<u>4 353</u>

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

	2021 %	2020 %
Trésorerie investie	5	13
Trésorerie déposée auprès de l'Agence du revenu du Canada	95	87
	<u>100</u>	<u>100</u>

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

	2021 \$	2020 \$
Cotisations patronales	2 100	4 540
Prestations	2 746	2 672

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

	2021	2020
Taux d'actualisation	2,4 %	2,7 %
Taux de croissance de la rémunération	2,5 %	2,5 %
Taux annuel d'inflation	2 %	2 %
Durée de service résiduelle moyenne prévue	4 ans	4 ans

(en milliers de dollars)

16 Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs

Metrolinx offre un régime d'assurance vie et soins de santé postérieur à l'emploi, ainsi que des prestations de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (la « CSPAAT ») et des prestations de cessation d'emploi pour les retraités. Le régime n'est pas capitalisé et prévoit le versement de cotisations d'un montant négligeable de la part des salariés. La quasi-totalité des salariés actifs à temps plein 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 2021. Les avantages complémentaires de retraite comptabilisés pour l'exercice se chiffrent à 9 862 \$ (13 135 \$ en 2020).

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 :

	2021 \$	2020 \$
Obligation au titre des prestations définies	142 874	143 917
Situation de capitalisation – déficit du régime	142 874	143 917
Écart actuariel net non amorti	20 468	12 761
Passif au titre des prestations définies	163 342	156 678

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

	2021 \$	2020 \$
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture	143 917	156 884
Coût des services rendus au cours de la période	4 662	6 165
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	3 642	4 514
Prestations versées	(3 199)	(3 442)
Gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations définies	(6 148)	(20 204)
Obligation au titre des prestations définies à la clôture	142 874	143 917

(en milliers de dollars)

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

	2021 \$	2020 \$
Coût des services rendus au cours de la période	4 662	6 165
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	3 642	4 514
Amortissement de la perte actuarielle	1 558	2 456
	<u>9 862</u>	<u>13 135</u>

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

	2021	2020
Taux d'actualisation des avantages complémentaires de retraite	2,7 %	2,5 %
Taux d'actualisation des obligations au titre de la CSPAAAT	2,4 %	2,3 %
Taux d'actualisation des prestations de cessation d'emploi à la retraite	2 %	1,9 %
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les avantages complémentaires de retraite	16 ans	15 ans
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les obligations de la CSPAAAT	10,5 ans	9 ans
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les prestations de cessation d'emploi à la retraite	5 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 %	4,24 %
Taux tendanciel final moyen pondéré du coût des soins de santé	3,02 %	3,02 %
Augmentation des prestations pour soins dentaires	2,75 %	2,75 %

17 Passifs au titre des sites contaminés

Metrolinx présente des passifs environnementaux liés à la gestion et à l'assainissement de sites contaminés lorsqu'elle est tenue ou susceptible d'être tenue d'engager de tels coûts. Un passif au titre des sites contaminés de 3 600 \$ (néant en 2020) a été comptabilisé en fonction d'évaluations ou d'estimations environnementales à l'égard des sites pour lesquels aucune évaluation n'a été effectuée.

(en milliers de dollars)

18 Actifs nets investis en immobilisations

	2021 \$	2020 \$
Immobilisations	27 887 710	24 861 218
Acomptes sur terrains	253 331	232 869
Avances sur projets d'investissement	23 096	22 715
Moins les apports reportés afférents aux immobilisations servant à l'acquisition d'immobilisations	(24 484 501)	(21 460 662)
	<u>3 679 636</u>	<u>3 656 140</u>

19 Actifs nets grevés d'une affectation interne

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

	2021 \$	2020 \$
FDIFM	21 051	21 051
Obligation en matière d'emploi	889	889
Franchise autoassurée	2 013	2 013
Stabilisation	2 379	2 379
	<u>26 332</u>	<u>26 332</u>

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

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

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

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

(en milliers de dollars)

20 Engagements

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

	\$
2022	44 203
2023	38 776
2024	35 766
2025	31 512
2026	28 953
2027 et par la suite	<u>539 192</u>
	<u>718 402</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 représentant des montants d'environ 385 000 \$ par année:

- convention d'exploitation cadre avec le CN prenant fin le 31 décembre 2021;
- convention de navette avec le CP prenant fin le 31 décembre 2024;
- contrat d'entretien du matériel avec Bombardier prenant fin le 31 décembre 2024;
- contrat visant les équipes de train avec Bombardier prenant fin le 31 mai 2023;
- 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 17 875 000 \$ 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 2021 :

	Montant du contrat \$	Montant déboursé \$	Obligation non réglée \$	Obligations devant être réglées au plus tard le 31 mars					2027 et par la suite \$
				2022 \$	2023 \$	2024 \$	2025 \$	2026 \$	
Eglinton	9 241 036	3 305 101	5 935 935	599 191	1 830 102	106 091	107 262	110 406	3 182 883
Plenary	921 794	360 500	561 294	17 509	17 643	17 809	17 980	18 454	471 899
Cooksville	131 240	129 531	1 709	1 709	-	-	-	-	-
Tunnel 401/409	120 940	2 563	118 377	118 377	-	-	-	-	-
Station d'autobus de Kipling	71 841	65 036	6 805	6 805	-	-	-	-	-
Station Rutherford	240 352	45 598	194 754	194 754	-	-	-	-	-
Station Stouffville	255 080	52 617	202 463	46 123	156 340	-	-	-	-
Croisement de Davenport	175 296	641	174 655	63 327	94 991	16 337	-	-	-
Finch	2 479 864	106 376	2 373 488	213 141	78 503	988 219	31 971	32 283	1 029 371
Hurontario	4 599 675	573	4 599 102	367 590	466 277	312 300	699 091	63 613	2 690 231
Total	18 237 118	4 068 536	14 168 582	1 628 526	2 643 856	1 440 756	856 304	224 756	7 374 384

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 2021, Metrolinx avait des lettres de crédit en cours totalisant 53 \$ (28 \$ en 2020).

21 Éventualités

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

Le 17 mai 2021, la Cour supérieure de justice de l'Ontario a rendu une décision concernant le TLR Eglinton Crosstown qui est susceptible d'avoir une incidence sur Metrolinx. Metrolinx a interjeté appel de cette décision; et la décision revient aux tribunaux. Aucun montant n'a été comptabilisé relativement à cette question, car les montants qui seront à payer, le cas échéant, ne peuvent être estimés de façon raisonnable à l'heure actuelle.

(en milliers de dollars)

22 Information relative aux apparentés et opérations et soldes entre apparentés

Metrolinx reçoit des subventions gouvernementales de la part de la Province, en soutien aux investissements qu'elle réalise dans des infrastructures devant servir à la prestation de services de transport actuels et futurs, ainsi qu'une subvention de fonctionnement annuelle supplémentaire à la prestation de services de transport. Les soldes exigibles de la Province ou à verser à cette dernière sont présentés séparément à l'état de la situation financière.

En outre, Metrolinx a conclu les opérations suivantes avec des apparentés en contrepartie de services qu'ils lui ont fournis.

- a) Opérations de 85 967 \$ (55 632 \$ en 2020) avec Infrastructure Ontario pour des services de conseils en matière de transaction et d'approvisionnement liés à un contrat de DMF, de 14 639 \$ (néant en 2020) avec le ministère des Transports pour des services liés au projet, de 3 589 \$ (8 590 \$ en 2020) avec la Commission de transport Ontario Northland pour des services de réfection d'autobus et de 2 584 \$ (néant en 2020) avec l'Hôpital régional Humber River pour des servitudes. Au 31 mars 2021, les dettes et charges à payer comprenaient des montants de 49 237 \$ (22 090 \$ en 2020) à payer à Infrastructure Ontario et de 9 995 \$ (néant en 2020) à payer au ministère des Transports.
- b) Au cours de l'exercice, le ministère des Transports a cédé quatre parcelles de terrain à Metrolinx. Le transfert a été effectué à la juste valeur de l'actif, qui se chiffrait à 571 \$. Ce ministère doit 225 \$ (225 \$ en 2020) 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.

23 Garanties

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

- a) Metrolinx a conclu des conventions qui prévoient l'indemnisation de tiers, comme des contrats d'achat et de vente, des ententes de confidentialité, des lettres de mission avec des conseillers et des consultants, des ententes de sous-traitance, des contrats de location, des conventions sur les technologies de l'information et des ententes de service. Ces conventions d'indemnisation pourraient obliger Metrolinx à dédommager ses contreparties pour les pertes subies par suite du non-respect de déclarations faites ou de manquement à des règlements ou par suite de sanctions légales résultant de poursuites judiciaires dont elles pourraient faire l'objet en conséquence d'une opération donnée. 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 rencontre. La durée de l'indemnisation n'est pas explicitement définie, mais elle se limite à la période au cours de laquelle la partie indemnisée a agi à titre de fiduciaire, d'administrateur ou de dirigeant de Metrolinx. Le montant maximal qu'il pourrait être nécessaire de payer à cet égard ne peut être estimé de façon raisonnable.

(en milliers de dollars)

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

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

24 Contrats à terme de gré à gré sur le diesel

Au 31 mars 2021, Metrolinx n'a conclu aucun contrat à terme visant du diesel. Au 31 mars 2020, il y avait trois contrats à terme visant 53,4 millions de litres de diesel à des prix variant de 0,485 \$ à 0,704 \$ le litre, qui arriveront à échéance au cours de l'exercice 2020-2021.

25 Ajustements des périodes précédentes

Les sorties du bilan d'immobilisations corporelles d'un montant de 189 597 \$ ont été incluses au poste « Fournitures et services » de l'état des résultats de l'exercice précédent. Au cours de l'exercice considéré, ces sorties du bilan ont été inscrites au poste « Profit (perte) à la cession et à la dépréciation d'immobilisations » de l'état des résultats. Les chiffres comparatifs de l'exercice précédent dans l'état des résultats qui étaient reclassés afin que leur présentation soit conforme à celle de l'exercice considéré. En outre, les sorties du bilan ont été présentés comme une réduction de l'achat d'immobilisation, dans l'état des flux de trésorerie de l'exercice précédent. Les chiffres comparatifs de l'état des flux de trésorerie de l'exercice précédent ont été révisés pour présenter la sortie du bilan des immobilisations corporelles comme un ajustement hors trésorerie dans les activités d'exploitation.

ANNEXES

ANNEXE A

Objectifs stratégiques 2020-2021 et tableau des étapes

Nos quatre priorités stratégiques continuent de guider notre travail : Tout le monde en sécurité, des personnes engagées, un partenaire commercial de confiance et des clients satisfaits. Pour l'exercice 2020-2021, nous avons concentré nos efforts sur 17 objectifs stratégiques, reflétant les domaines clés de notre activité sur lesquels nous voulions nous appuyer et que nous voulions renforcer. Le rapport d'étape suivant donne un aperçu de notre rendement dans ces domaines.

Objectifs stratégiques 2020-2021 et tableau des étapes

Tout le monde en sécurité	
Objectif stratégique (OS)	Situation à la fin de l'exercice 2020-21 et commentaires sur les résultats
OS 1 Réduire de 20 % le taux de fréquence des accidents avec arrêt de travail (TFAPT), qui passe de 3,2 à 2,6 pour 200 000 heures travaillées.	Metrolinx a atteint un taux de fréquence des accidents avec arrêt de travail (TFAPT) de 0,7, ce qui est nettement inférieur à l'objectif de 2,6. Ce chiffre est inférieur de 76,7 % par rapport à la même période l'année dernière et représente une réduction globale de 85 % par rapport à 4,8 depuis janvier 2017. Ces résultats sont une indication de la vigilance accrue de Metrolinx et des enquêtes sur les incidents de sécurité, ainsi que des mesures prises et des résultats obtenus.
OS 1b Fixer un TFAPT pour la sécurité de la construction de 0,1 pour 200 000 heures de travail.	Le TFAPT des entrepreneurs était de 0,17, ce qui représente une baisse de 39 % par rapport à l'année dernière. Ce chiffre est supérieur à l'objectif de 0,10, mais inférieur à la moyenne du groupe des taux de construction de l'Ontario (1,13) et à la moyenne des membres de l'Ontario General Contractors Association (0,36).
OS 2 Maintenir les infractions aux règles d'exploitation des trains à 0,9 ou mieux par million de kilomètres-train. Atteindre un taux de	Notre objectif d'infractions aux règles d'exploitation des trains (TORV) n'a pas été

violation des règles de formation des opérateurs externes de 1,3 ou plus sur notre réseau.	atteint. Nous avons atteint 1,6 contre l'objectif de 0,9. Le TORV externe a été réalisé. Nous avons atteint notre objectif de 1,3.
OS 3 Évaluations des risques réalisée à 100 % pour les passages à niveau et mesures d'atténuation immédiates entièrement mises en œuvre.	Les évaluations des risques liés aux passages à niveau et les actions immédiates sont achevées à 100%. D'ici la fin du deuxième trimestre en 2020-2021, les évaluations des risques ont été réalisées aux 136 passages à niveau publics et aux 31 passages à niveau privés. C'est la première fois que Metrolinx a évalué les risques de tous les passages à niveau. Une série d'ateliers hebdomadaires a été animée pour l'examen des rapports d'évaluation des risques liés aux passages à niveau.
Des employés engagés	
Objectif stratégique	Situation à la fin de l'exercice 2020-2021
OS 4 Engager notre personnel et améliorer notre score d'engagement à 78%.	Nous avons continué à suivre l'engagement des employés tout en identifiant les possibilités d'améliorer le lieu de travail en menant deux sondages de prise de pouls (juin et octobre) et une enquête annuelle en février, dont les résultats sont les suivants : <i>Sondage annuel sur l'engagement des employés - février 2021 - 82 % - Ensemble de Metrolinx - Sondage de prise de pouls sur l'engagement des employés - octobre 2020 - 81 % - Ensemble de Metrolinx</i> <i>Sondage de prise de pouls sur l'engagement des employés - juin 2020 - 84 % - Metrolinx dans son ensemble</i> Tout au long de 2020-21, Metrolinx a mis l'accent sur l'engagement, la sécurité et la communication. Nous avons également mené avec succès des campagnes de communication à l'échelle de l'entreprise et offert de nouvelles possibilités d'engagement, notamment le projet pilote Employee Connect, un événement de réseautage virtuel pour les employés, et des améliorations à la plateforme Ideas at Work de Metrolinx, un forum en ligne pour

	le partage et la collaboration sur des idées novatrices.
OS 5 Améliorer l'équilibre entre les sexes pour les cadres supérieurs à 43 % et 35 % dans l'ensemble de Metrolinx. Réaliser un recensement culturel des employés et mettre en œuvre un plan de diversité et d'inclusion.	À la fin de l'exercice, nous avons atteint l'objectif de 35 % de femmes parmi les employés de Metrolinx. En ce qui concerne le pourcentage de femmes parmi les cadres supérieurs et plus, nous sommes à 39,8 %, ce qui est inférieur à notre objectif de 43 % Avec la poursuite de la pause d'embauche résultant de la pandémie et compte tenu des tendances actuelles en matière de recrutement, il est devenu évident qu'il y avait un risque pour la réalisation de cet objectif. Cela dit, nous sommes restés déterminés à faire de notre mieux et nous avons élaboré des plans d'action pour minimiser les répercussions, notamment en développant des programmes visant à attirer et à retenir les femmes dans des environnements dominés par les hommes ; en mettant en place un programme de dates importantes pour la diversité et l'inclusion ; en développant la capacité de rédiger des offres d'emploi en utilisant un langage neutre ; en soutenant les groupes de ressources des employés pour les femmes ; en examinant les pratiques d'embauche ; en développant un programme de parrainage ; en analysant les données du recensement culturel ; et en développant des programmes de sensibilisation et de formation qui soutiennent un lieu de travail inclusif. Recensement culturel L'enquête du recensement culturel annuel a été déployée en octobre 2020. Le travail de post-mise en œuvre progresse sur les moyens d'étendre la portée et d'accroître la participation.
OS 6 Des personnes compétentes et confiantes, satisfaites de leur formation et de leur développement, ainsi que des informations, outils et ressources dont elles disposent, à 70 %.	Nous avons obtenu un score de 66%, ce qui est inférieur à notre objectif de 70%.

	Au cours de l'année, nous avons lancé une version web de l'Université Metrolinx afin que les personnes puissent y accéder n'importe où, sur n'importe quel appareil. Nous avons augmenté le nombre de nos cours d'apprentissage de 68 à 134, automatisé et mis en œuvre des formulaires d'apprentissage externes et réussi la transition de toutes les offres d'apprentissage vers des plateformes virtuelles. Nous avons également fait des progrès dans la communication et le marketing des opportunités d'apprentissage par le biais de canaux internes.
Partenaire commercial de confiance	
Objectif stratégique	Situation à la fin de l'exercice 2020-2021
OS 7 Réaliser notre programme d'infrastructure d'immobilisations en respectant un budget conforme au plan d'immobilisations et en ne dépassant pas 5 % du budget du premier trimestre de l'exercice.	Le groupe des projets d'immobilisations a atteint son objectif avec un écart de 6 % par rapport au budget du premier trimestre. À la fin de l'exercice, nous étions à moins de 8 % du budget du premier trimestre, mais nous étions loin d'atteindre la cible fixée dans l'objectif stratégique. Ces résultats constituent une amélioration significative par rapport aux années précédentes. Des actions sont en cours pour continuer à améliorer la précision des prévisions et des pratiques globales de gestion des coûts.
OS 8 Respecter le calendrier des 25 étapes critiques du programme d'infrastructures.	Nous avons réalisé 18 des 25 étapes clés.
OS 9 Mise en œuvre du compte de « profits et pertes » de PRESTO et atteindre un objectif de 108,2 millions de dollars en besoin net d'exploitation ajusté du fait de la COVID.	PRESTO a mis en œuvre un compte de résultat et a atteint un besoin net d'exploitation de 98,1 millions de dollars, soit 9 % d'écart favorable pour l'exercice 2020-2021 par rapport à l'objectif. Les actions clés comprenaient : la mise en œuvre de la modernisation de PRESTO et de la transformation numérique (c'est-à-dire le lancement pilote de la carte de crédit Paiements Ouverts et du portefeuille mobile sur UP Express, et le lancement des billets électroniques sur Durham Region Transit et Hamilton Street Railway) pour mieux servir les clients.

OS 10 Le programme des communautés axées sur le transport en commun doivent mettre en place un compte de profits et pertes et atteindre un objectif de 33,45 millions de dollars en termes de besoins opérationnels nets ajustés pour le COVID.	Le programme des communautés axées sur le transport en commun a mis en place un compte de profits et pertes et a atteint un excédent net d'exploitation de 48,1 millions de dollars à la fin de l'année.
OS 11 Opérations visant à mettre en œuvre un compte de « profits et pertes » et à atteindre un objectif de 715,4 millions de dollars pour le besoin net d'exploitation ajusté du COVID.	Les opérations ont mis en place un compte de profits et pertes et ont atteint un besoin net d'exploitation de 711,9 millions de dollars à la fin de l'année.
OS 12 Dans l'ensemble, Metrolinx doit mettre en œuvre un compte de « profits et pertes » et atteindre un objectif de 1 150,5 millions de dollars pour le besoin net d'exploitation ajusté du COVID.	Metrolinx a mis en place un compte de profits et pertes global et a atteint un besoin net d'exploitation de 961,6 millions de dollars à la fin de l'année, ce qui représente une amélioration d'environ 16 % par rapport à un objectif de 1 150,5 millions de dollars pour les besoins d'exploitation
Client satisfait	
Objectif stratégique	Situation à la fin de l'exercice 2020-2021
OS 13 Améliorer notre réputation auprès des clients et des résidents à 63 %, et améliorer nos impressions positives auprès des parties prenantes à 65 %.	Metrolinx a obtenu un score d'impression positive de 61 % parmi les résidents de la communauté. Plus des deux tiers se sont déclarés partisans ou défenseurs de l'expansion du transport en commun, et leur mode préféré d'engagement communautaire est le site Web de Metrolinx ou du projet, suivi de journées portes ouvertes virtuelles et d'assemblées publiques. Pour les parties prenantes, Metrolinx a obtenu un score d'impression positive de 59 %, soit une augmentation de 6 points par rapport à 2019-20. Les partenaires des parties prenantes ont continué à souligner l'importance de consultations précoces et cohérentes, ainsi que d'un engagement dans les deux sens.

OS 14 Réaliser les plans d'action pour l'accès aux gares de GO Rail et mettre en œuvre 60 % de la portée financée pour les gares existantes.	Un suivi détaillé et complet des gares a été réalisé en février et des plans d'action pour l'accès ont été élaborés. Nous avons atteint 53 % des éléments financés dans le cadre des travaux d'amélioration des gares et des travaux préliminaires visant à améliorer l'accès aux modes de transport alternatifs dans les gares existantes, avec l'achèvement de l'infrastructure à Cooksville et à Kipling (stationnement pour 72 vélos et 568 voitures, 19 espaces de ramassage-dépôt, 24 baies de transit). L'enquête 2019 sur les voyageurs ferroviaires montre que les investissements en immobilisations dans les infrastructures d'accès sont nécessaires dès maintenant, car les gens trouvent de nouveaux moyens de se rendre à GO autres que la voiture seule. Le plan d'accès aux gares de 2016 sera mis à jour en 2021 avec de nouvelles exigences en matière d'accès.
OS 15 Rétablir l'achalandage à 40 % des niveaux de 2019-20 au mois de mars 2021, et augmenter l'adoption de PRESTO à 80 %.	D'une année sur l'autre, l'achalandage a diminué de 69,5 millions ou 91,1 %, passant de 76,3 millions en 2019-20 à 6,8 millions en 2020-21. En réponse à la tendance à la baisse du nombre moyen d'usagers, les services ferroviaires du GO ont été réduits d'environ 25 % en mars 2021 par rapport au service déjà réduit en mars 2020. L'adoption de PRESTO a atteint 86,1% à la fin de l'année fiscale, dépassant ainsi son objectif de 80%.
OS 16 Assurer un rendement en matière de ponctualité correspondant à la moyenne annuelle mobile de 95% pour GO Rail, 86% pour GO Bus, 97% pour UP, et une disponibilité des équipements de paiement de 99,5% pour PRESTO.	L'indicateur de rendement clé de la ponctualité a été dépassé pour l'année dans tous les services, avec une moyenne cumulée de 98,7 % (en février 2021) : Autobus GO 98,8% Service ferroviaire GO : 97,5% UP Express : 99,1% Les équipements de paiement PRESTO ont maintenu ou dépassé leur objectif d'un mois sur l'autre ; à la fin de l'exercice, la

	disponibilité des appareils dans l'ensemble du parc PRESTO était de 99,79 %.
OS 17 Obtenir un taux de satisfaction de la clientèle de 81% pour GO, 90% pour UP et 78% pour PRESTO, soit une moyenne globale de 83%.	Le taux de satisfaction de la clientèle pour GO était de 77%, ce qui est inférieur à notre objectif prévu. Nous avons atteint 92% pour UP, dépassant notre objectif de 90% '. Le taux de satisfaction de la clientèle de PRESTO était de 80%, dépassant l'objectif de 78%. Sur l'ensemble des marques, nous avons atteint notre objectif d'une moyenne globale de 83%.

ANNEXE B

Rapport en matière de durabilité de Metrolinx de 2020-2021 (ÉBAUCHE)

Metrolinx s'engage à surveiller et à rendre compte de sa performance en tant qu'organisation fiable et transparente. Cet engagement comprend la présentation de rapports publics sur sa performance dans l'atteinte des objectifs énoncés dans le plan quinquennal de durabilité.

Le rapport suivant a été élaboré conformément au cadre de la Global Reporting Initiative (GRI). Le cadre de la GRI est le cadre de rapport sur la durabilité le plus largement adopté dans le monde. La GRI est également un cadre sanctionné par les Nations unies qui permet aux entités de gérer et de rendre compte de leurs impacts environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG), en atténuant les risques, en instaurant la confiance et en diffusant les initiatives réussies.

Pour la troisième fois de son histoire, Metrolinx a publié sa performance en matière de durabilité, en utilisant le cadre de la GRI dans le rapport annuel 2020-2021, afin d'offrir une plus grande transparence à nos parties prenantes sur la façon dont nous fonctionnons en tant qu'organisation provinciale. C'est également la deuxième année consécutive que Metrolinx obtient l'assurance limitée d'un tiers pour ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de portée 1 et de portée 2 et ses émissions totales de principaux contaminants atmosphériques (PCA) par PricewaterhouseCoopers LLP (PwC). Les avantages de l'obtention d'une assurance limitée sur les émissions de GES et de PCA comprennent l'amélioration des processus internes, l'identification des possibilités de réduction des émissions et d'économies de coûts, et l'amélioration de la fiabilité des données. Les résultats de cette mission d'assurance limitée de PwC sont documentés dans une déclaration d'assurance, qui suit cette introduction. Ce rapport de la GRI montre également comment les aspects de la durabilité sur lesquels

Rapport d'assurance limitée du professionnel en exercice indépendant sur les informations choisies présentées dans le Rapport GRI de Metrolinx de 2020-2021 (inclus comme annexe B dans le Rapport annuel 2020-2021)

Au conseil d'administration et à la direction de Metrolinx

Nous avons réalisé une mission d'assurance limitée à l'égard des indicateurs clés de performance sélectionnés (les « indicateurs clés de performance » ou l'« objet de la mission ») préparés pour la période du 1^{er} avril 2019 au 31 mars 2020 et présenté le Rapport GRI de Metrolinx de 2020-2021 (le « Rapport »), qui est inclus à l'annexe B du rapport annuel 2020-2021 de Metrolinx.

Objet de la mission sélectionné

Notre mission d'assurance limitée portait sur les indicateurs suivants, qui ont été préparés pour la période allant du 1^{er} avril 2019 au 31 mars 2020 :

Indicateurs clés de performance sélectionnés	Valeur	Référence au tableau GRI (Global Reporting Initiative)*
Émissions directes de GES (niveau 1)	281 371 tonnes de CO ₂	GRI 305-1 – Page 109
Émissions indirectes de GES (niveau 2)	4 622 tonnes de CO ₂	GRI 305-2 – Page 110
Émissions des principaux contaminants	2 218 794 kg	GRI 305-7 – Page 111

Le périmètre organisationnel et les critères applicables servant à déterminer ces mesures ont été présentés dans le Rapport GRI de Metrolinx de 2020-2021 comme il est indiqué dans le tableau.

Responsabilité de la direction

La direction est responsable de la préparation de l'objet de la mission conformément aux critères suivants tels qu'ils sont présentés dans le Rapport (« les critères applicables ») :

- Normes de la Global Reporting Initiative (GRI);
- La méthode décrite dans le protocole de GES intitulé *GHG Protocol: A Corporate Accounting and Reporting Standard Revised Edition*;
- Les critères de la direction élaborés à l'interne.

La direction est également responsable du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation de l'objet de la mission sélectionné qui est exempt d'anomalies significatives.

PricewaterhouseCoopers LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l.
PricewaterhouseCoopers Place, 250 Howe Street, Suite 1400, Vancouver (Colombie-Britannique) Canada V6C 3S7
Tél. : +1 604 806 7000, www.pwc.com/ca

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

Incertitude inhérente

Les données non financières sont soumises à un plus grand nombre de limitations inhérentes que les données financières en raison de leur nature et des méthodes utilisées pour les déterminer, les calculer, les sonder ou les estimer. Les interprétations qualitatives de la pertinence, du caractère significatif et de l'exactitude des données reposent sur des hypothèses et des jugements personnels.

La quantification des émissions de gaz à effet de serre comporte une incertitude inhérente en raison des connaissances scientifiques incomplètes utilisées pour déterminer les facteurs d'émissions et les valeurs nécessaires pour combiner les émissions de divers gaz.

Notre responsabilité

Notre responsabilité consiste à exprimer une conclusion sous forme d'assurance limitée sur l'objet de la mission sélectionné, 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) 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'objet de la mission sélectionné ne donne pas une image fidèle 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 il est susceptible d'y avoir des risques d'anomalies significatives dans la préparation de l'objet de la mission sélectionné découlant d'une non-conformité aux critères applicables.

Compte tenu des circonstances de la mission, dans le cadre de la mise en œuvre des procédures énumérées ci-dessus, nous avons :

- au moyen de demandes d'information, acquis une compréhension de l'environnement de contrôle de Metrolinx et des systèmes d'information pertinents pour la qualification et la déclaration des indicateurs clés de performance, mais n'avons pas évalué la conception d'activités de contrôle particulières, ni obtenu d'éléments probants quant à leur mise en œuvre ou testé l'efficacité de leur fonctionnement;
- effectué des examens analytiques et une analyse des données présentées pour certains indicateurs clés de performance;
- évalué si les méthodes utilisées par Metrolinx pour établir des estimations sont appropriées et si elles ont été appliquées de façon uniforme. Cependant, nous n'avons pas testé les données sur lesquelles les estimations sont fondées ni établi nos propres estimations par rapport auxquelles évaluer les estimations de Metrolinx;
- corroboré un échantillon limité d'éléments par les documents sous-jacents relativement à certains indicateurs clés de performance;
- examiné les informations fournies sur l'objet de la mission sélectionné dans le Rapport pour s'assurer de leur concordance avec les éléments probants obtenus.

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 les indicateurs clés de performance de Metrolinx préparés conformément aux critères applicables pour la période du 1^{er} avril 2019 au 31 mars 2020 ne donnent pas une image fidèle dans tous ses aspects significatifs.

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

L'objet de la mission sélectionné a été préparé pour aider la direction et le conseil d'administration de Metrolinx à faire rapport sur les indicateurs clés de performance sélectionnés conformément aux critères. Par conséquent, il est possible que cette information ne puisse se prêter à un usage autre.

Notre rapport est destiné exclusivement à l'usage de Metrolinx. Nous n'assumons ni n'acceptons aucune responsabilité ou obligation envers un tiers à l'égard de ce rapport.

Comptables professionnels agréés

Vancouver (Colombie-Britannique)
24 Juin 2021

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	Metrolinx en bref : http://www.metrolinx.com/fr/aboutus/metrolinxoverview/metro_linx_overview.aspx Plan de transport régional pour 2041 : http://www.metrolinx.com/fr/regionalplanning/rtp/ Carte du projet : https://maps.metrolinx.com/projectmap/ Charte du client : http://www.metrolinx.com/fr/aboutus/customercharter/overview.aspx	• 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.	S.O.
102-5	Propriété et forme juridique	Metrolinx, une agence du gouvernement de l'Ontario établi en vertu de la Loi de 2006 sur Metrolinx (« la Loi »), a été créé pour améliorer la coordination et l'intégration du transport en commun régional dans la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH). La mission de cette organisation est de soutenir, développer et mettre en œuvre un réseau de transport en commun intégré pour notre région, qui améliore la prospérité, la durabilité et la qualité de vie. En décembre 2018, la Loi a été modifiée pour que l'agence se concentre sur la prestation et l'excellence du service de transport régional. Ces amendements ont également élargi la zone de transport régional de Metrolinx à la région élargie du Golden Horseshoe (GGH), modifié la portée et le processus d'élaboration, d'examen, de modification et d'approbation du plan de transport régional (PTR), et clarifié davantage les objets, les fonctions et les responsabilités de l'organisation.	S.O.
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
102-7	Taille de l'organisation	Veuillez vous référer à la section « Faits saillants financiers » du rapport (page 9).	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique

Divulgarion		Renseignements divulgués	ODD des Nations Unies
102-8	Informations sur les employés et autres travailleurs	Au 28 février 2021, il y avait au total 4 509 employés actifs (à l'exclusion des étudiants, des coopératives et des stagiaires) travaillant sur 100 sites. • Nombre total d'employés par contrat de travail (par sexe et région) : Permanents : Femme (F) : 1 520, Homme (M) : 2 864; Temporaires : F : 46, M : 79. • Nombre total d'employés selon le type d'emploi et le sexe, Temps plein : F : 1 415, M : 2 822; Temps partiel : F : 151 M : 121 Les données proviennent des registres du système des ressources humaines.	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique
102-9	Chaîne d'approvisionnement	En septembre 2013, le conseil d'administration de Metrolinx a adopté une approche en matière d'avantages pour la communauté qui reconnaît que ses investissements majeurs dans l'infrastructure devraient inclure, dans la mesure du possible, des pratiques d'embauche équitables, de la formation, des apprentissages, des possibilités d'approvisionnement local et social. Grâce à notre programme phare d'avantages pour la communauté, les exigences de Metrolinx en matière d'avantages pour la communauté sont mises en œuvre par nos constructeurs le long des corridors du TLR, en commençant par le projet du TLR d'Eglinton Crosstown et en poursuivant avec les projets du TLR de Finch West et Hurontario.	• 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 2020-2021.	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 9 : Industrie, innovation et infrastructure • Objectif 10 : Réduction des inégalités • Objectif 12 : Consommation et production responsables

Divulgation		Renseignements divulgués	ODD des Nations Unies
102-11	Principe ou approche de précaution	Metrolinx est réglementé par le gouvernement fédéral et par le gouvernement provincial et est soumis à la Loi de 2006 sur Metrolinx. Le bureau de gestion des risques d'entreprise (GRE) a mis en place des directives, processus et outils visant à soutenir Metrolinx ainsi que ses unités opérationnelles dans l'identification des risques susceptibles d'entraver l'atteinte des objectifs stratégiques. Metrolinx maintient en place une politique et un cadre exhaustifs en matière de GRE dont l'objectif est d'assurer que soient instaurés des processus solides pour l'identification, l'atténuation, la surveillance ainsi que le signalement des risques, et ce, à tous les niveaux hiérarchiques, notamment à la haute direction ainsi qu'au Conseil. La Politique GRE est élaborée selon le cadre intégré de gestion des risques d'entreprise (GRE) de 2017 du COSO ainsi que selon la norme ISO 31000. Un système de gestion environnementale conforme à la norme ISO 14001 est en place afin d'encadrer les processus opérationnels et de construction. Metrolinx répond aux exigences de la Directive sur la gestion des risques d'entreprise du secteur public de l'Ontario d'avril 2020.	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 9 : Industrie, innovation et infrastructure • Objectif 10 : Réduction des inégalités • Objectif 12 : Consommation et production responsables
102-12	Initiatives externes	Au cours de l'année 2019-2020, l'initiative d'approvisionnement en transport en commun (IATC) a franchi des étapes importantes avec la TTC et OC Transpo. La TTC a passé sa quatrième commande de 20 minibus supplémentaires pour ses véhicules de transport sur roues, ce qui porte son achat total à 148. OC Transpo a effectué une troisième commande d'autobus conventionnels, marquant globalement le plus grand achat d'autobus de 274 par le biais de l'IATC pour un seul système de transport en commun. L'IATC a publié le septième approvisionnement commun de transport en commun conventionnel de 12 mètres avec 18 partenaires de transport en commun participants offrant le choix d'options en matière d'autobus diesel propre, de gaz naturel comprimé et d'autobus électrique hybride. Le rapport annuel 2019-2020 de l'IATC peut être consulté ici : http://www.metrolinx.com/fr/projectsandprograms/tpi/tpi_report.aspx Pour plus de renseignements sur les initiatives externes, veuillez vous référer à la section : Rapport sur les activités non financières (page 11)	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 9 : Industrie, innovation et infrastructure • Objectif 10 : Réduction des inégalités • Objectif 12 : Consommation et production responsables

Divulgarion		Renseignements divulgués	ODD des Nations Unies
102-13	Adhésion aux associations	American Public Transit Association (APTA) Association of Certified Fraud Examiners (ACFE) Association of Train Operating Companies (ATOC) C.D. Howe Institute Conseil Canadien pour les Partenariats Public-Privé (CCPPP) Canadian Marketing Association (CMA) Association canadienne du transport urbain (ACTU) Comptables Professionnels Agréés (CPA) Canada Construction Users Roundtable (CURT) Gartner Canada Groupe des audits gouvernementaux du Canada (Association de l'IAI) Information Security Forum (ISF) Association pour l'audit et le contrôle des systèmes d'information (ISACA) Institut des administrateurs de sociétés (IAS) Institut des auditeurs internes (IAI) Association internationale des chefs de police (IACP) Barreau de l'Ontario (LSO) Association des chefs de police de l'Ontario (ACPO) Chambre de commerce de l'Ontario (CCO) Ontario Construction User Council (OCUC) Ontario Public Transit Association (OPTA) Conseil de la sécurité et des normes ferroviaires (RSSB) Association des chemins de fer du Canada (ACFC) La chambre de commerce de la région de Toronto (TRBOT) Tourism Toronto Association des transports du Canada (ATC)	• 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
102-16	Valeurs, principes, normes et règles en matière de comportement	Metrolinx en bref : 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

Divulgarion		Renseignements divulgués	ODD des Nations Unies
102-18	Structure de gouvernance	Conseil d'Administration : 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 et de partenaires : Employés de Metrolinx, gouvernement fédéral ou provincial, gouvernement des Premières nations ou des Métis, gouvernement municipal, fournisseurs ou vendeurs, réseaux de transport en commun locaux, organisations autochtones, associations industrielles ou professionnelles, clients, organismes non gouvernementaux et universitaires. ²	• 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 : 47 % 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 : Réduction des inégalités • 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

²Les rubriques utilisées dans ce tableau sont prescrites par la Global Reporting Initiative. Metrolinx reconnaît que les communautés autochtones ne sont pas des parties prenantes, mais des détenteurs de droits et des partenaires. Metrolinx s'engage à les impliquer et à les consulter, le cas échéant, en tant que telles.

Divulgarion		Renseignements divulgués	ODD des Nations Unies
102-43	Approche envers l'engagement des intervenants	L'engagement des intervenants/partenaires, 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. L'engagement avec les Nations autochtones, les organismes, les entreprises et les partenaires de la communauté autochtone urbaines consiste, mais sans s'y limiter, à partager des documents de projet et des documents techniques, à donner la possibilité de participer à des évaluations environnementales, à organiser des réunions de partage d'informations, à établir des relations significatives, à solliciter des commentaires sur les stratégies et les plans de l'entreprise, à participer à des événements communautaires, à faire du porte-à-porte et à s'engager dans les quartiers. La fréquence d'engagement dépend des besoins de chaque nation, ou organisme autochtone urbain/quartier, et dans certains cas, elle est définie dans un accord de relation.	• Objectif 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs
102-44	Principaux thèmes et préoccupations soulevés	L'engagement des intervenants et des partenaires 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 d'IRC. Les intervenants, élus ou non, des municipalités et des sociétés de transport comptent parmi les principaux groupes d'intervenants.	• Objectif 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs
102-45	Entités incluses dans les états financiers de l'organisation	Pour les États financiers – Information relative aux transactions et soldes entre apparentés, veuillez vous référer au rapport annuel de 2020-2021 de Metrolinx (section États financiers, page 55).	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs

Divulcation		Renseignements divulgués	ODD des Nations Unies
102-46	Définition du contenu du rapport et du périmètre des thèmes	En septembre 2019, Metrolinx a mené une enquête sur l'importance relative afin de déterminer les thèmes sociaux, environnementaux et économiques les plus importants pour nos intervenants internes et externes. Ces thèmes clés sont devenus une priorité pour les objectifs de Metrolinx en matière de durabilité au cours de la dernière année et ont été mis à jour lors des groupes de référence régionaux de Metrolinx organisés en juin 2019 et en mars 2020. Les thèmes importants ont également été informés et mis à jour par un comité consultatif interne qui s'est réuni à cinq reprises entre septembre 2019 et octobre 2020.	• Objectif 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs
102-47	Liste des thèmes importants	Les sujets de grand intérêt qui ont été soulevés par les intervenants étaient les suivants : • Utiliser le triple résultat dans la planification et la conception • Construire des infrastructures durables et résilientes adaptées aux impacts du changement climatique • Construire des communautés axées sur le transport en commun • Réduire les émissions de GES grâce aux carburants de substitution et aux énergies renouvelables • Relier les destinations clés par le transport en commun • Veiller à ce que le transport en commun soit abordable, accessible et fiable • Mettre en place une politique d'approvisionnement durable	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 9 : Industrie, innovation et infrastructure • Objectif 10 : Réduction des inégalités • Objectif 11 : Villes et communautés durables • Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 13 : Action pour le climat • 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	Aucun retraitement d'importance.	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 2019-2020 de Metrolinx.	S.O.

Divulgarion		Renseignements divulgués	ODD des Nations Unies
102-50	Période visée par le rapport	Le Rapport annuel en matière de durabilité de 2020-2021 présente des renseignements et données détaillés pour les exercices financiers 2019 (EF2019; 1 ^{er} avril 2019 – 31 mars 2020) et 2020 (EF2020; 1 ^{er} avril 2020 – 31 mars 2021). Les données sur la consommation d'énergie et les émissions ont été déclarées selon les résultats de l'EF2019 et le reste des données ont été déclarées selon les résultats de l'EF2020.	S.O.
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 2020.	S.O.
102-52	Cycle du rapport	Nous publions notre rapport GRI sur une base annuelle.	S.O.
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.	S.O.
102-54	Confirmation de préparation du rapport en conformité avec la GRI	Ce rapport a été préparé conformément aux normes fondamentales de la GRI.	S.O.
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/	S.O.
102-56	Assurance externe	L'index GRI procède d'une autodéclaration. Une assurance externe a été obtenue pour la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre pour l'EF 2019-2020. La lettre d'assurance externe figure aux pages 93-95.	S.O.

Divulgarion		Renseignements divulgués	ODD des Nations Unies
Renseignements précidivulgués			
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/partenaires 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 56).	S.O.
201-1	Valeur économique directe créée et distribuée	Veuillez vous référer à la section du rapport : État des flux de trésorerie (page 62).	S.O.
201-4	Soutien financier reçu de la part du gouvernement	Veuillez vous référer à la section du rapport : Financement public (page 39).	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs

IMPACTS ÉCONOMIQUES INDIRECTS

Divulcation		Renseignements divulgués	ODD des Nations Unies
103-1	Explication du thème important ainsi que de ses paramètres	Les intervenants/partenaires ont indiqué que « s'assurer que le transport en commun est abordable » est un sujet important. Pour tenter de rendre le transport en commun abordable dans la région, Metrolinx exploite l'initiative d'approvisionnement en transport en commun. Ce programme assure le service à la clientèle, l'efficacité et l'optimisation des ressources, ce qui permet aux municipalités de maximiser les fonds consacrés au transport en commun et de servir les clients et les contribuables. L'IATC a aidé 18 réseaux de transport en commun grâce au financement du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada pour l'achat d'autobus et de technologies liées au transport en commun, pour une valeur approximative de 63 millions de dollars en investissements dans le transport en commun. Les économies/évitements de coûts globaux du programme s'élèvent à 33,8 millions de dollars.	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs
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	• 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	Le nouvel accord de gouvernance quinquennal de l'IATC est entré en vigueur le 1er avril 2019. Jusqu'à 30 résolutions de règlement ont été approuvées par les conseils dans le cadre de la nouvelle entente. Le taux de satisfaction global des clients de l'IATC est de 93,5 %.	• Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs

Divulgarion		Renseignements divulgués	ODD des Nations Unies
203-2	Impacts économiques indirects substantiels	Initiative d'approvisionnement du transport en commun : http://www.metrolinx.com/fr/projectsandprograms/tpi/tpi.aspx	• Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 17 : Partenariats pour la réalisation des objectifs
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 sont calculées pour la période du 1er avril 2019 au 31 mars 2020. Les principales sources prises en compte sont la combustion du carburant diesel des locomotives UP Express, des locomotives du service ferroviaire GO et des autobus GO, ainsi que l'électricité et le gaz naturel utilisés dans les installations, les gares de Metrolinx pour le courant et le chauffage. La consommation de carburant des services ferroviaires UP et GO est basée sur les factures de carburant, la consommation des autobus GO est basée sur les données opérationnelles et l'énergie utilisée dans les gares et les installations est basée sur les factures des services publics. Les mesures suivantes pour l'EF 2019-2020 sont les points de données les plus récents vérifiés par des tiers : • Cadre 1 (GRI 305-1) • Cadre 2 (GRI 305-2) • PCA (GRI 305-7)	• Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 13 : Action pour le climat • Objectif 15 : Vie terrestre
103-2	L'approche de gestion et ses composantes	La durabilité et l'innovation : http://www.metrolinx.com/fr/aboutus/sustainability/default.aspx	• Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 13 : Action pour le climat • Objectif 15 : Vie terrestre

Divulcation		Renseignements divulgués	ODD des Nations Unies
103-3	Évaluation de l'approche de gestion	La stratégie en matière de durabilité de Metrolinx (2015-2020) indique qu'il y a eu une réduction tant au niveau de l'énergie utilisée que des émissions produites. Metrolinx a atteint les objectifs suivants : • réduction de 15 % de la consommation de carburant par kilomètre-passager payant (EF 2012-2013) • réduction de 15 % des émissions de GES liées aux véhicules de la société par kilomètre-passager payant (EF 2012-2013) • réduction de 20 % pour l'ensemble des PCA rejetés par kilomètre-passager payant (EF 2012-2013)	• Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 13 : Action pour le climat • Objectif 15 : Vie terrestre
302-1	Consommation d'énergie au sein de l'organisation	Consommation d'énergie opérationnelle totale (certaines exclusions s'appliquent) au sein de l'organisation pour l'EF 2019-2020 : 4 211 879 GJ Ventilation de la consommation d'énergie opérationnelle totale : Diesel pour le service ferroviaire GO : 2 146 690 GJ Diesel pour les autobus GO : 926 572 GJ Diesel pour UP Express : 112 668 GJ Diesel pour les véhicules-km non payants : 11 548 GJ Essence pour les véhicules-km non payants : 21 046 GJ Gaz naturel pour les gares, les installations et les corridors : 446 213 GJ Électricité pour les gares, les installations et les corridors : 547 143 GJ Source du facteur de conversion : Régie de l'énergie - Tableaux de conversion de l'énergie (modifié le 02-05-2016) Exclusions : l'énergie consommée lors des déplacements du parc automobile non payants, la consommation d'énergie de certains équipements, les données sur la consommation d'énergie dans la construction, l'immobilier et les bureaux sont actuellement incomplètes et ne sont donc pas incluses dans ce calcul. Les futurs rapports viseront à améliorer l'exhaustivité des données.	• Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 13 : Action pour le climat • Objectif 15 : Vie terrestre

Divulgateion		Renseignements divulgués	ODD des Nations Unies
302-3	Intensité de l'énergie	La consommation interne d'énergie est normalisée par million de kilomètres-passagers payants (MKPP) pour les parcs et normalisée par pied carré pour les gares, les installations et les corridors. Les ratios présentés ci-dessous concernent l'EF 2019-2020 : Intensité de l'énergie totale des installations, des gares et des corridors : 0,02305 GJ/pi² Intensité de l'énergie du parc total : 239 GJ/MKPP Intensité de l'énergie du service ferroviaire GO : 207 GJ/MKPP Intensité de l'énergie des autobus de GO : 337 GJ/MKPP Intensité de l'énergie UP Express : 529 GJ/MKPP Source du facteur de conversion : Régie de l'énergie - Tableaux de conversion de l'énergie (modifié le 02-05-2016) Exclusions : l'énergie consommée pendant les déplacements du parc non payant, la consommation d'énergie de certains équipements, les données sur la consommation d'énergie dans la construction, l'immobilier et les bureaux sont actuellement incomplètes; elles ne sont donc pas incluses dans ce calcul. Les futurs rapports viseront à améliorer l'exhaustivité des données.	• Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 13 : Action pour le climat • Objectif 15 : Vie terrestre

Divulcation		Renseignements divulgués	ODD des Nations Unies
305-1	Émissions directes de GES (cadre 1)	Émissions de l'EF 2019-2020 Émissions directes brutes pour le cadre 1 : 281 371 tonnes de CO₂. • Année de référence des calculs : Exercice financier allant du 1er avril 2012 au 31 mars 2013 • Raison pour laquelle cette année a été sélectionnée : il s'agit de la première année où nous détenons des ensembles de données complets • Changements importants dans la quantité d'émissions : Aucun au cours de la période • Variation d'une année sur l'autre : 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 • Normes, méthodologies, hypothèses, et/ou outils de calcul utilisés : Les émissions sont calculées selon la méthodologie décrite dans la Norme de comptabilisation et de déclaration destinée à l'entreprise du Protocole sur les gaz à effet de serre • Approche de consolidation des émissions : Contrôle opérationnel • Pour plus de détails sur les sources, veuillez vous référer au point 103-1. • 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	• Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 13 : Action pour le climat • Objectif 15 : Vie terrestre

Divulcation		Renseignements divulgués	ODD des Nations Unies
305-2	Émissions indirectes de GES (cadre 2)	Émissions déclarées pour l'EF 2019-2020, basées sur les émissions de la production d'électricité en Ontario. Émissions indirectes brutes pour le cadre 2 : 4 622 tonnes de CO₂. • Année de référence des calculs : Exercice financier allant du 1er avril 2012 au 31 mars 2013 • Changements importants dans la quantité d'émissions : Aucun au cours de la période • Variation d'une année sur l'autre : L'augmentation dans les données portant sur les émissions du cadre 2 est principalement due à l'augmentation des facteurs d'émission de l'Ontario. • 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.	• Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 13 : Action pour le climat • Objectif 15 : Vie terrestre
305-4	Intensité des émissions de GES	Les données portant sur les émissions du cadre 1 sont normalisées par 1 million de kilomètres-passagers payants (MKPP) pour les parcs : Les ratios présentés ci-dessous concernent l'EF 2019-2020 : Intensité des émissions de GES de l'ensemble des parcs payants (cadre 1) : 20 tonnes CO₂e/MKPP Intensité des émissions de GES du service ferroviaire GO 16 tonnes CO₂e/MKPP Intensité des émissions de GES des autobus de GO : 24 tonnes CO₂e/MKPP Intensité des émissions de GES d'UP Express : 41 tonnes CO₂e/MKPP Source du facteur de conversion : Régie de l'énergie - Tableaux de conversion de l'énergie (modifié le 02-05-2016) Exclusions : l'énergie consommée pendant les déplacements du parc non payant, la consommation d'énergie de certains équipements, les données sur la consommation d'énergie dans la construction, l'immobilier et les bureaux sont actuellement incomplètes; elles ne sont donc pas incluses dans ce calcul. Les futurs rapports viseront à améliorer l'exhaustivité des données.	• Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 13 : Action pour le climat • Objectif 15 : Vie terrestre

Divulagation		Renseignements divulgués	ODD des Nations Unies
305-7	Oxydes d'azote (NOx), oxydes de soufre (Sox) et autres émissions atmosphériques importantes	Total des émissions des principaux contaminants atmosphériques (PCA) déclaré pour l'EF 2019-2020 : 2 218 794 kg • NOx = 1 584 667 kg • SOx = 57 712 kg • COV = 10 714 kg • PM10 = 35 075 kg • CO = 476 093 kg • HC = 54 076 kg • Les gaz inclus dans le calcul des PCA sont : COV, CO, NOx, SOx et PM10. Les POP et HAP ne sont pas matériellement pertinents pour les opérations de Metrolinx. • 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	• Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 13 : Action pour le climat • Objectif 15 : Vie terrestre
307-1	Non-respect des lois et réglementations environnementales	Nombre total d'incidents de déversement importants au cours de l'année civile 2020 : 12 Tous les rapports sont adressés au ministère de l'Environnement, de la Conservation et des Parcs et souvent aux municipalités locales. Tout déversement sur la chaussée a été corrigé.	• Objectif 12 : Consommation et production responsables • Objectif 13 : Action pour le climat • Objectif 14 : Vie aquatique • Objectif 15 : Vie terrestre
GESTION SOCIALE			
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 : Réduction des inégalités • Objectif 11 : Villes et communautés durables • Objectif 12 : Consommation et production responsables

Divulcation		Renseignements divulgués	ODD des Nations Unies
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) (conjointement, les « Parties »).	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 10 : Réduction des inégalités • Objectif 11 : Villes et communautés durables • Objectif 12 : Consommation et production responsables
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 31 décembre 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 \$. 394 personnes ont été embauchées dans le cadre du programme d'avantages communautaires.	• Objectif 8 : Travail décent et croissance économique • Objectif 10 : Réduction des inégalités • Objectif 11 : Villes et communautés durables • Objectif 12 : Consommation et production responsables