

Legislative
Assembly
of Ontario



Assemblée
législative
de l'Ontario

COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS

MÉTROLINX – SÉLECTION DES GARES GO

(RAPPORT ANNUEL 2018 DU BUREAU DE LA VÉRIFICATRICE GÉNÉRALE DE
L'ONTARIO, SECTION 3.06)

1^{re} session, 42^e législature
70 Elizabeth II

ISBN 978-1-4868-5117-1 (Imprimé)
ISBN 978-1-4868-5119-5 [Anglais] (PDF)
ISBN 978-1-4868-5121-8 [Français] (PDF)
ISBN 978-1-4868-5118-8 [Anglais] (HTML)
ISBN 978-1-4868-5120-1 [Français] (HTML)

Legislative
Assembly
of Ontario



Assemblée
législative
de l'Ontario

L'honorable Ted Arnott
Président de l'Assemblée législative

Monsieur le président,

Le comité permanent des comptes publics a l'honneur de présenter son rapport et de le confier à l'Assemblée.

Le président du comité,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Taras Natyshak".

Taras Natyshak

Queen's Park
Mars 2021

COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS
LISTE DES MEMBRES

1^{re} session, 42^e législature
(dès le 17 février 2021)

*TARAS NATYSHAK
Président

FRANCE GÉLINAS
Vice-présidente

DEEPAK ANAND

*RUDY CUZZETTO

TOBY BARRETT

CHRISTINE HOGARTH

*JESSICA BELL

DARYL KRAMP

STEPHEN BLAIS

MICHAEL PARSA

STEPHEN CRAWFORD

*JILL ANDREW a été remplacée par JESSICA BELL le 16 février 2021.

*STAN CHO (Willowdale) a été remplacé par RUDY CUZZETTO le 16 février 2021.

*CATHERINE FIFE a été remplacée par TARAS NATYSHAK le 16 février 2021.

CHRISTOPHER TYRELL
Greffier du comité

DMITRY GRANOVSKY
Recherchiste

COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS
LISTE DES MEMBRES

1^{re} session, 42^e législature
(du 28 octobre 2019 au 16 février 2021)

CATHERINE FIFE
Présidente

FRANCE GÉLINAS
Vice-présidente

DEEPAK ANAND

STEPHEN CRAWFORD

JILL ANDREW

CHRISTINE HOGARTH

TOBY BARRETT

*DARYL KRAMP

*STEPHEN BLAIS

MICHAEL PARSA

STAN CHO
Willowdale

*NORMAN MILLER (Parry Sound–Muskoka) a été remplacé par DARYL KRAMP le 22 septembre 2020.

*JOHN FRASER a été remplacé par STEPHEN BLAIS le 1^{er} octobre 2020.

JESSICA BELL a régulièrement été membre suppléante du comité.

CHRISTOPHER TYRELL
Greffier du comité

DMITRY GRANOVSKY
Recherchiste

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION	1
REMERCIEMENTS	1
CONTEXTE	1
Metrolinx	1
Plans du réseau ferroviaire GO	2
OBJECTIF ET PORTÉE DE L'AUDIT	2
FAITS SAILLANTS DE L'AUDIT	2
PROBLÈMES SOULEVÉS DURANT L'AUDIT ET AUPRÈS DU COMITÉ	3
Gouvernance et responsabilisation	3
Influence externe sur la sélection des gares	4
Méthodologie et transparence de la sélection des gares	6
LISTE COMPLÈTE DES RECOMMANDATIONS DU COMITÉ	7
ANNEXE A : OPINION DISSIDENTE DES MEMBRES NÉO-DÉMOCRATES DU COMITÉ	

PRÉSENTATION

Le 26 février 2020, le Comité permanent des comptes publics a tenu des audiences publiques sur l'audit de Metrolinx – Sélection des gares GO (section 3.06 du *Rapport annuel 2018* de la vérificatrice générale).

Le Comité avalise les observations et les recommandations de la vérificatrice générale et présente ici ses propres constats, points de vue et recommandations. Le ministère des Transports est prié de donner suite à ces recommandations par écrit au greffier du Comité dans les 120 jours civils suivant le dépôt du rapport auprès du président de l'Assemblée législative, sauf indication contraire.

REMERCIEMENTS

Le Comité tient à remercier les représentantes et représentants Metrolinx et du ministère des Transports. Il remercie également le Bureau de la vérificatrice générale, le greffier du Comité et le Service de recherche de l'Assemblée législative pour leur contribution aux audiences et à la rédaction du présent rapport.

CONTEXTE

Metrolinx

Metrolinx est un organisme du ministère des Transports créé sous le régime de la *Loi de 2006 sur Metrolinx*. Selon la Loi (citée verbatim ci-dessous), dans la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH), Metrolinx doit notamment :

- faire preuve de leadership dans la coordination, la planification, le financement, l'aménagement et la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun intégré;
- agir, pour le compte des municipalités de l'Ontario, comme agence centrale d'approvisionnement en véhicules, matériel, technologies et installations, ainsi qu'en fournitures et services connexes, destinés aux réseaux locaux de transport en commun;
- être responsable de l'exploitation du réseau régional de transport en commun et de la prestation d'autres services de transport en commun.

La RGTH se compose des municipalités de Toronto et Hamilton, des municipalités régionales de Durham, Halton, Peel et York ainsi que de 24 municipalités locales. Dans cette région, Metrolinx travaille avec neuf organismes de transport en commun locaux, dont le plus grand est la Commission de transport de Toronto (CTT). En 2009, Metrolinx a fusionné avec le Réseau GO, qui exploitait le réseau de transport en commun de la RGTH depuis 1967. Metrolinx continue d'exploiter les trains et les autobus du Réseau GO ainsi que les trains Union-Pearson (UP) Express, et s'occupe également du système de cartes tarifaires PRESTO, utilisées dans la RGTH et à Ottawa.

Le conseil d'administration de Metrolinx se compose d'un maximum de 15 personnes, toutes nommées par décret. Sa présidence doit rendre des comptes à la ministre des Transports, conformément à un protocole d'entente.

Metrolinx a engagé des coûts de fonctionnement de 1,16 G\$ et servi plus de 76,2 millions de passagères et passagers en 2018-2019. Environ le tiers de ses revenus d'exploitation proviennent de subventions provinciales, et le reste, des revenus de la vente de billets (de GO Transport en commun et du service express Union-Pearson), de revenus autres (comme la location et la publicité) et des frais de service qui découlent de l'exploitation de PRESTO, le système régional de paiement des billets. Pour le financement des immobilisations, Metrolinx s'en remet presque exclusivement à la province, qui lui a versé 3,8 G\$ en subventions en 2018-2019.

Plans du réseau ferroviaire GO

La province et la Ville de Toronto avaient toutes deux produit des plans pour le réseau ferroviaire dans la RGTH. En 2014, l'Ontario a annoncé son intention d'investir 13,5 G\$ dans l'initiative du service ferroviaire express régional (désormais l'expansion de GO) afin de convertir le réseau ferroviaire GO – un service offert aux heures de pointe – en un service de transport en commun régional toute la journée. En parallèle, la Ville de Toronto a annoncé le plan SmartTrack, qui proposait la construction de nouvelles gares GO le long des corridors ferroviaires GO existants qui traversent Toronto.

En 2015 et 2016, Metrolinx a collaboré avec Toronto afin d'intégrer les deux plans, un processus qui a entre autres mené à l'évaluation et à la sélection de nouvelles gares à bâtir sur les corridors ferroviaires GO existants. Metrolinx a ultimement présélectionné 17 gares à évaluer au moyen d'une analyse de rentabilisation, et retenu pour ce faire trois sociétés de consultants en janvier 2016. Kirby était l'un des sept emplacements potentiels de gares GO à l'étude sur la ligne Barrie, et Lawrence East l'un des cinq sur la ligne Stouffville. En juin 2016, l'une des sociétés de consultants a soumis à Metrolinx un rapport sommaire qui recommandait la construction de 10 des 17 gares envisagées; celles de Kirby et de Lawrence East n'en faisaient pas partie.

OBJECTIF ET PORTÉE DE L'AUDIT

D'après la vérificatrice, l'objectif de son audit était d'« évaluer si le choix fait par Metrolinx des gares GO proposées à Kirby et Lawrence East était fondé sur une analyse minutieuse de données fiables et pertinentes pour appuyer le réseau régional de transport en commun ». L'audit, qui s'est concentré sur les activités de Metrolinx au cours de la période de trois ans se terminant en mars 2018, a englobé l'examen des lois, plans de transport, analyses de rentabilisation et autres documents ainsi que l'entrevue du personnel de première ligne et de la haute direction.

FAITS SAILLANTS DE L'AUDIT

La vérificatrice a conclu que « le ministre des Transports (Steven Del Duca) et la Ville de Toronto ont nettement influencé le choix ultime par Metrolinx des gares GO

proposées à Kirby et Lawrence East ». Elle note en outre que « l'absence de processus rigoureux de planification du transport en commun de Metrolinx, qui tient compte de tous les coûts et avantages par rapport aux critères établis, a permis à Metrolinx [...] de faire en sorte que les résultats des évaluations pour les gares de Kirby et de Lawrence East paraissent meilleurs qu'ils ne l'étaient ».

Voici quelques-uns des principaux problèmes relevés :

- Le ministre des Transports de l'époque, Steven Del Duca, a secrètement influencé Metrolinx pour que celle-ci approuve la gare GO de Kirby même si son analyse de rentabilisation recommandait l'inverse.
- La Ville de Toronto a secrètement influencé Metrolinx pour que celle-ci approuve la gare GO de Lawrence East même si son analyse de rentabilisation recommandait l'inverse.
- En 2018, le personnel de planification de Metrolinx a tenté de justifier sa recommandation de la construction des gares GO de Kirby et de Lawrence East en modifiant sa méthode d'analyse des coûts-avantages.
- La réanalyse par Metrolinx en 2018 des coûts-avantages des 12 gares à l'étude a accru les avantages des gares de Kirby et de Lawrence East, mais a été menée suivant une méthodologie différente et sans analyse de sensibilité (analyse de scénarios potentiels) pour tester les hypothèses de modélisation.

PROBLÈMES SOULEVÉS DURANT L'AUDIT ET AUPRÈS DU COMITÉ

Plusieurs problèmes majeurs ont été soulevés dans l'audit et durant les audiences du Comité. Ce dernier estime que ce qui suit est particulièrement digne de mention.

Gouvernance et responsabilisation

Le Comité s'est intéressé à la relation de supervision existant entre Metrolinx et le ministère des Transports. Le second a expliqué qu'il est responsable de la première, comme l'établit la *Loi de 2006 sur Metrolinx*. Le président et chef de la direction (PDG) de Metrolinx relève du conseil d'administration (CA) de Metrolinx, dont le président rend à son tour des comptes à la ministre des Transports. La Loi impose à la lieutenant-gouverneure ou au lieutenant-gouverneur en conseil de nommer, sur recommandation de la ou du ministre des Transports, une représentante ou un représentant sans droit de vote au CA de Metrolinx. Questionnée sur les canaux législatifs dont dispose la ou le ministre pour diriger le travail de Metrolinx, une ancienne sous-ministre a mentionné que celle-ci ou celui-ci emploie des lettres d'orientation pour mettre au clair ses attentes.

On a demandé au Ministère d'expliquer dans le détail les mesures prises pour appliquer les deux recommandations que lui a faites la vérificatrice générale dans son *Rapport annuel 2018*. Il a indiqué qu'il travaille encore sur la première (la réévaluation par Metrolinx des gares GO de Kirby et de Lawrence East en appliquant une nouvelle méthodologie); il attend la production par Metrolinx d'une analyse de rentabilisation plus rigoureuse et d'une évaluation des possibles projets d'aménagements axés sur le transport en commun. On entend par là des ententes au titre desquelles un promoteur privé fournit des capitaux pour la réfection ou la

construction d'une gare, et Metrolinx, en retour, intègre l'infrastructure de la gare aux aménagements privés.

La seconde recommandation de la vérificatrice à l'intention du Ministère exigeait l'examen de la *Loi sur Metrolinx*. Le Ministère a affirmé qu'il est ressorti de cet examen quelques recommandations assez nettes, notamment en ce qui concerne les rôles de Metrolinx et du Ministère. Désormais, la première n'est responsable que de la planification du transport en commun, tandis que le second se charge de la planification du transport en général. La ministre doit aussi approuver les plans de transport régional de Metrolinx. On trouve également parmi les initiatives notables le renforcement des mécanismes de reddition de comptes par la production de lettres d'orientation ministérielles, et la nomination susmentionnée d'une représentante ou d'un représentant sans droit du vote au CA de Metrolinx. Parlant de Metrolinx, l'organisation a indiqué qu'elle travaillait déjà à régler certains des points soulevés par la vérificatrice lorsque cette dernière a mené son audit.

Recommandations du Comité

Le Comité permanent des comptes publics recommande :

- 1. Que si des projets d'aménagements axés sur le transport en commun sont proposés, le ministère des Transports effectue sa propre évaluation pour déterminer si les gares GO de Kirby et de Lawrence East doivent être construites et si elles bonifieront vraiment le réseau de transport régional.**
- 2. Que Metrolinx continue son travail d'évaluation des projets d'aménagements axés sur le transport en commun et recommande les gares qui pourraient faire l'objet d'un contrat avec un promoteur privé.**
- 3. Que le ministère des Transports produise de l'information sur le fonctionnement du programme d'aménagements axés sur le transport en commun, notamment la sélection et la priorisation des gares.**
- 4. Que Metrolinx et Infrastructure Ontario, en collaboration avec les promoteurs partenaires, voient à consulter le public concernant l'évaluation des gares et le processus d'aménagement axé sur le transport en commun.**
- 5. Que Metrolinx veuille à toujours rendre des comptes et mener ses activités de manière transparente, dans le respect de ses obligations au titre de la *Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée (LAIPVP)*.**
- 6. Que Metrolinx présente chaque année son rapport annuel au Comité permanent des organismes gouvernementaux.**

Influence externe sur la sélection des gares

La vérificatrice a déterminé que les gares GO de Kirby et de Lawrence East ont toutes deux reçu approbation après qu'une pression externe a été exercée sur le processus décisionnel – par le ministre Del Duca et la Ville de Toronto, respectivement. Le personnel de Metrolinx a changé sa méthode d'analyse : il a

divisé le groupe des sept (7) gares de catégorie « non recommandée » en deux sous-groupes, l'un nommé « faible » (dont la construction serait recommandée) et l'autre « très faible » (dont la construction ne serait pas recommandée). Les gares GO de Kirby et de Lawrence East étaient les deux seules à figurer dans le nouveau groupe « faible ».

Les membres du Comité ont exprimé leurs réserves concernant l'influence externe qui a été exercée sur le processus de sélection de Metrolinx. Ils ont voulu savoir ce qui a mené à la réévaluation des gares GO de Kirby et de Lawrence East dans la catégorie « faible » plutôt que « non recommandée ». L'ancien PDG de Metrolinx, qui était à la tête de l'organisation lors du processus de sélection des gares, a expliqué que Metrolinx a examiné toutes sortes de données, facteurs et perspectives afin de déterminer la faisabilité du projet pour chaque gare. Par exemple, si l'analyse de rentabilisation était un des aspects du processus décisionnel, ce dernier tenait aussi compte des commentaires du public, d'analyses techniques, et de l'opinion des municipalités.

Selon ce que le Comité a appris, le ministre Del Duca croyait que l'analyse de rentabilisation ne reflétait pas les aspirations des diverses localités. Metrolinx a obtenu un supplément d'information de la Ville de Toronto et de la Ville de Vaughan concernant la croissance, et réajusté son modèle d'analyse. Le Ministère a mentionné qu'il arrive que sa ou son ministre dispose de davantage de données précises sur les municipalités que Metrolinx. On a demandé à cette dernière d'expliquer sa décision de changer la nomenclature des catégories dans son analyse des gares envisagées (de « non recommandée » à « faible »). L'ancien PDG a indiqué que le personnel a décidé d'ajuster cette nomenclature dans le cadre d'un processus qui a duré de deux à quatre semaines et coïncidé avec l'approbation des gares GO de Kirby et de Lawrence East.

Metrolinx a dit au Comité que le rapport de la vérificatrice a eu pour effet d'impulser de réels changements dans l'organisation. Questionné sur la possibilité d'une ingérence ministérielle future dans le processus décisionnel, le PDG de Metrolinx a assuré au Comité qu'aucun ministre ne peut influencer sur les conseils donnés par Metrolinx, et affirmé que le mandat de l'organisation est on ne peut plus clair maintenant que l'on recourt davantage aux lettres d'orientation.

Recommandations du Comité

Le Comité permanent des comptes publics recommande :

7. Que Metrolinx :

- a) adopte une politique exigeant une orientation ministérielle officielle lorsque les objectifs de la province ne concordent pas avec ses analyses de rentabilisation, plans et décisions;**
- b) demande toujours cette orientation ministérielle officielle quand ladite politique l'exige.**

8. Que la ou le ministre des Transports fournisse systématiquement à Metrolinx des lettres d'orientation présentant ses décisions.

Méthodologie et transparence de la sélection des gares

Le Comité a aussi voulu creuser la question de la planification du réseau et son lien avec la méthode de sélection des gares et le processus d'analyse de rentabilisation de Metrolinx. Cette dernière a expliqué que la planification du réseau consiste à cerner les besoins du réseau en examinant les segments de marché et les raisons pour lesquelles les personnes se déplacent (motif du déplacement). C'est une fois que le tout (navettes domicile-travail; déplacements hors des heures de pointe; etc.) est bien compris que la planification de l'emplacement des gares peut s'amorcer. Le facteur crucial, dans l'analyse de rentabilisation d'une gare de train de banlieue, est le point d'équilibre dans le temps de trajet : en effet, plus il s'ajoute de gares sur une ligne donnée, plus grand est le nombre de gens ayant accès au service, mais plus long devient le trajet. Une gare se rentabilise donc lorsque le gain de temps que font les nouvelles usagères et nouveaux usagers du service l'emporte sur la valeur économique du temps perdu par les personnes retardées en raison du nouvel arrêt sur leur ligne.

En réponse aux questions du Comité concernant la prise en compte des objectifs des parties municipales, Metrolinx a rapporté la formation de trois groupes de travail, répartis entre les deux ordres d'administration, qui ont passé en revue les faits et hypothèses de nature technique ainsi que les réalités locales et géographiques. De plus, Metrolinx a mis en place une table ronde qui se réunit trois fois par an pour discuter des retombées et priorités régionales.

Metrolinx a expliqué son processus d'analyse de rentabilisation, disant qu'il se divise en quatre volets : stratégique, économique, financier, opérationnel. Le volet stratégique traite entre autres des projections de croissance et des modèles d'achalandage; le volet économique s'intéresse au ratio coûts-avantages économiques; le volet financier se concentre sur le financement du projet et ses retombées pour la province; et enfin, le volet opérationnel s'attarde aux aspects pratiques de la mise en œuvre du projet, ce qui implique parfois d'entrer dans le détail de la construction réelle.

Le Comité avait des questions concernant l'utilisation que fait Metrolinx, dans ses modèles, des divers facteurs, hypothèses, etc. Metrolinx a expliqué que si ses modèles emploient des données réelles, il faut parfois faire des extrapolations lorsqu'on en vient aux projections. Un comité consultatif d'expertes et experts externe se réunit donc annuellement pour repasser sur les variables et les hypothèses employées dans les modèles de Metrolinx. L'organisation collabore aussi étroitement avec le Ministère pour garantir l'actualité de ses données.

Le Comité a voulu savoir si l'ajout potentiel au réseau des gares GO de Kirby et de Lawrence East allait avoir des répercussions sur le plan d'immobilisations de Metrolinx. Cette dernière a dit qu'elle vise un aménagement axé sur le transport en commun pour ces gares : elle ne compte pas financer elle-même leur construction.

Le Comité a aussi interrogé l'organisation sur les mesures prises pour rendre plus transparents son processus décisionnel et ses communications avec le public. Metrolinx a affirmé que toutes ses analyses de rentabilisation sont maintenant rendues publiques, tout comme le document de méthodologie y afférent. Et comme le lui a recommandé la vérificatrice, le tout s'accompagne aussi d'une analyse de la sensibilité (analyse de scénarios potentiels).

Recommandations du Comité

Le Comité permanent des comptes publics recommande :

9. **Que Metrolinx continue de faire intervenir les parties municipales par l'entremise de groupes de travail et de tables rondes régionales afin d'assurer la coordination, la reddition de comptes et la transparence dans la prise de décisions d'investissements concernant le transport dans la province.**
10. **Que Metrolinx :**
 - a) **examine systématiquement la pertinence et la fiabilité des facteurs et hypothèses qui sous-tendent ses analyses de rentabilisation;**
 - b) **utilise toujours les facteurs et hypothèses les plus à jour dans ses analyses de rentabilisation.**
11. **Que Metrolinx rende publics : les noms, titres et affiliations organisationnelles des membres du comité consultatif d'expertes et experts qu'il met sur pied pour évaluer les critères d'analyse de rentabilisation des projets de transport en commun; les critères de sélection des membres dudit comité; tout paiement reçu par les membres; et la portée du mandat du comité.**
12. **Que Metrolinx explique au Comité comment elle tient compte, ou va tenir compte, du plan SmartTrack de la Ville de Toronto (dont le projet de réduire le prix des billets pour les trajets GO sur le territoire de la ville) dans ses décisions concernant les gares.**
13. **Que Metrolinx veille à ce que le choix des gares et les autres décisions de planification ne portent pas atteinte aux zones protégées du patrimoine naturel (ex. : la ceinture de verdure) et cadrent avec les plans et politiques pertinents, comme le Plan de la ceinture de verdure et le plan de croissance de la province.**
14. **Que Metrolinx ou le gouvernement provincial avisent le Comité de toute répercussion directe ou indirecte potentielle sur la ceinture de verdure (ex. : pressions en matière d'aménagement) qui résulterait de la récente approbation ou inauguration d'une gare à l'intérieur ou à proximité de celle-ci, notamment la gare GO de Kirby.**
15. **Que Metrolinx s'assure que le « scénario tendanciel » dans ses analyses de rentabilisation reflète bien l'état actuel des politiques en vigueur, dont la politique tarifaire, au moment de la publication.**

LISTE COMPLÈTE DES RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Le Comité permanent des comptes publics recommande :

1. **Que si des projets d'aménagements axés sur le transport en commun sont proposés, le ministère des Transports effectue sa propre**

évaluation pour déterminer si les gares GO de Kirby et de Lawrence East doivent être construites et si elles bonifieront vraiment le réseau de transport régional.

2. Que Metrolinx continue son travail d'évaluation des projets d'aménagements axés sur le transport en commun et recommande les gares qui pourraient faire l'objet d'un contrat avec un promoteur privé.
3. Que le ministère des Transports produise de l'information sur le fonctionnement du programme d'aménagements axés sur le transport en commun, notamment la sélection et la priorisation des gares.
4. Que Metrolinx et Infrastructure Ontario, en collaboration avec les promoteurs partenaires, voient à consulter le public concernant l'évaluation des gares et le processus d'aménagement axé sur le transport en commun.
5. Que Metrolinx veuille à toujours rendre des comptes et mener ses activités de manière transparente, dans le respect de ses obligations au titre de la *Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée (LAIPVP)*.
6. Que Metrolinx présente chaque année son rapport annuel au Comité permanent des organismes gouvernementaux.
7. Que Metrolinx :
 - a) adopte une politique exigeant une orientation ministérielle officielle lorsque les objectifs de la province ne concordent pas avec ses analyses de rentabilisation, plans et décisions;
 - b) demande toujours cette orientation ministérielle officielle quand ladite politique l'exige.
8. Que la ou le ministre des Transports fournisse systématiquement à Metrolinx des lettres d'orientation présentant ses décisions.
9. Que Metrolinx continue de faire intervenir les parties municipales par l'entremise de groupes de travail et de tables rondes régionales afin d'assurer la coordination, la reddition de comptes et la transparence dans la prise de décisions d'investissements concernant le transport dans la province.
10. Que Metrolinx :
 - a) examine systématiquement la pertinence et la fiabilité des facteurs et hypothèses qui sous-tendent ses analyses de rentabilisation;
 - b) utilise toujours les facteurs et hypothèses les plus à jour dans ses analyses de rentabilisation.
11. Que Metrolinx rende publics : les noms, titres et affiliations organisationnelles des membres du comité consultatif d'expertes et

experts qu'il met sur pied pour évaluer les critères d'analyse de rentabilisation des projets de transport en commun; les critères de sélection des membres dudit comité; tout paiement reçu par les membres; et la portée du mandat du comité.

12. Que Metrolinx explique au Comité comment elle tient compte, ou va tenir compte, du plan SmartTrack de la Ville de Toronto (dont le projet de réduire le prix des billets pour les trajets GO sur le territoire de la ville) dans ses décisions concernant les gares.
13. Que Metrolinx veille à ce que le choix des gares et les autres décisions de planification ne portent pas atteinte aux zones protégées du patrimoine naturel (ex. : la ceinture de verdure) et cadrent avec les plans et politiques pertinents, comme le Plan de la ceinture de verdure et le plan de croissance de la province.
14. Que Metrolinx ou le gouvernement provincial avisent le Comité de toute répercussion directe ou indirecte potentielle sur la ceinture de verdure (ex. : pressions en matière d'aménagement) qui résulterait de la récente approbation ou inauguration d'une gare à l'intérieur ou à proximité de celle-ci, notamment la gare GO de Kirby.
15. Que Metrolinx s'assure que le « scénario tendanciel » dans ses analyses de rentabilisation reflète bien l'état actuel des politiques en vigueur, dont la politique tarifaire, au moment de la publication.

ANNEXE A :
OPINION DISSIDENTE DES MEMBRES NÉO-DÉMOCRATES DU COMITÉ

Le présent rapport fait état d'une opinion dissidente à la réponse du Comité permanent des comptes publics au rapport de la vérificatrice générale intitulé *Metrolinx – Sélection des gares GO* (section 3.06, RAPPORT ANNUEL 2018 DE LA VÉRIFICATRICE GÉNÉRALE DE L'ONTARIO).

Ce rapport d'opinion dissidente est nécessaire puisque les recommandations du Comité ne suffisent pas à régler les problèmes soulevés par la vérificatrice lorsqu'elle a évalué si la sélection par Metrolinx des gares GO proposées à Kirby et Lawrence East reposait sur une analyse approfondie de données fiables et pertinentes pour le bien du réseau de transport en commun régional.

Le Comité a en effet pour tâche de s'assurer que les organismes gouvernementaux font du bon travail dans l'intérêt public. Il doit donc voir à ce que ceux-ci ne répètent pas leurs erreurs en leur faisant des recommandations qui s'attaquent vraiment à tous les problèmes soulevés par la vérificatrice générale.

Or, les recommandations du rapport final ne viennent pas remédier aux problèmes et lacunes sous-jacents en matière de transparence, de gouvernance et de reddition de comptes dans la planification du réseau de transport en commun – un état des choses qui a mené à l'ingérence induite du ministre des Transports de l'époque, Steven Del Duca, et de la Ville de Toronto dans le processus.

Metrolinx, la ministre des Transports et la vérificatrice générale sont priées d'examiner et de mettre en application la liste de recommandations additionnelles ci-dessous : elles visent à renforcer la reddition de comptes et à accroître la transparence dans le travail mené par la ministre des Transports et Metrolinx, afin que le gouvernement de l'Ontario élabore et bâtisse dans la RGTH un réseau de transport en commun qui contribue réellement au bien public.

Recommandations

1. Que la ministre des Transports mène sa propre évaluation, qu'elle rendra publique, pour déterminer si les gares GO envisagées à Kirby et Lawrence East doivent bien être construites et si elles enrichiront vraiment le réseau de transport régional.
2. Que Metrolinx rende publique l'information sur le fonctionnement du programme d'aménagements axés sur le transport en commun, notamment la sélection et la priorisation des gares, et sur les gares qui seront construites dans le cadre de ce programme.
3. Que Metrolinx et Infrastructure Ontario veillent à bien informer et consulter le public avant d'approuver un contrat de partenariat dans le cadre du programme d'aménagements axés sur le transport en commun.
4. Que Metrolinx publie tous les contrats de partenariat visant la construction de nouvelles gares dans le cadre de son programme d'aménagements axés sur le transport en commun.
5. Que Metrolinx et le ministère des Transports veillent à ce que les lobbyistes qui font la promotion d'un choix de gare ou de trajet particulier aient clairement fait état de leurs buts dans le registre des lobbyistes de l'Ontario.
6. Que Metrolinx adopte une politique de « divulgation par défaut », à savoir que dans la mesure du possible, elle rende d'emblée pleinement public

l'ensemble des rapports, études, analyses, évaluations et autres documents assimilables qui peuvent être divulgués sous le régime de la *Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée* sans qu'une demande ait à être présentée au titre de cette loi.

7. Que le ministère des Transports fournisse systématiquement à Metrolinx des lettres d'orientation qui indiquent les décisions du Ministère ou de sa ou son ministre.
8. Que toutes les orientations fournies à Metrolinx par le Ministère ou sa ou son ministre soient promptement publiées sur une page créée à cet effet sur le site Web de Metrolinx.
9. Que Metrolinx et le ministère des Transports transmettent toute la documentation concernant l'influence exercée par l'ancien ministre des Transports et la Ville de Toronto sur la décision d'accepter la construction des gares GO de Kirby et de Lawrence East. Le tout devrait être produit dans un format électronique interrogeable et comprendre toutes les orientations officieuses et officielles, notamment sous forme de lettres, de courriels ou de messages textes, données à Metrolinx par le Ministère, son ancien ministre ou son personnel ou encore par l'ancienne première ministre ou son personnel, concernant les gares GO de Kirby et de Lawrence East.