

---

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

<b><u>DATE DE LA RÉUNION :</u></b>	Mardi 10 septembre 2013
<b><u>HEURE DE LA RÉUNION :</u></b>	8 h
<b><u>LIEU DE LA RÉUNION :</u></b>	Metrolinx 20 Bay Street 6 <sup>e</sup> étage Toronto (Ontario) M5J 2W3 Salle de réunion de la haute direction
<b><u>PRÉSIDENT :</u></b>	J. Robert S. Prichard
<b><u>PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION :</u></b>	Bruce McCuaig
<b><u>SECRÉTAIRE DE LA RÉUNION :</u></b>	Mary E. Martin, vice-présidente, chef du contentieux et secrétaire générale
<b><u>MEMBRES PRÉSENTS :</u></b>	Rahul Bhardwaj Joseph Halstead Richard Koroscil Frances Lankin Marianne McKenna Nicholas Mutton Rose Patten Bonnie Patterson Howard Shearer Stephen Smith Douglas E. Turnbull
<b><u>ABSENTS :</u></b>	Janet Ecker Lee Parsons
<b><u>AUTRES PERSONNES PRÉSENTES :</u></b>	Bruce McCuaig, président et chef de la direction Robert Siddall, directeur financier Kathy Haley, présidente, Union Pearson Express Gary McNeil, président, GO Transit Jack Collins, premier vice-président, Mise en œuvre du transport en commun rapide Robert Hollis, premier vice-président PRESTO et dirigeant principal de l'information Paul Finnerty, vice-président, Opérations GO Greg Percy, vice-président, Infrastructure d'immobilisations GO Judy Pfeifer, vice-présidente, Communications stratégiques

Mary Proc, vice-présidente, Service à la clientèle  
Leslie Woo, vice-présidente, Politiques, planification et innovation  
Michael Kitagawa, conseiller juridique

## **SÉANCE À HUIS CLOS**

### **1. Séance à huis clos du chef de la direction et du Conseil d'administration**

Le Conseil d'administration se réunit en l'absence du personnel outre le président et chef de la direction, le premier vice-président, Mise en œuvre du transport en commun rapide, la vice-présidente, chef du contentieux et secrétaire générale et la vice-présidente, Communications stratégiques.

### **2. Ouverture de la séance et observations du président**

Le président Prichard déclare la réunion ouverte à 9 h 15.

Janet Ecker et Lee Parsons sont absents.

Le président Prichard confirme que le quorum est atteint et que l'avis de convocation de la réunion a été envoyé conformément au règlement administratif n° 1 de la Régie.

## **ÉLÉMENTS D'APPROBATION**

### **3. Approbation du procès-verbal**

**IL EST RÉSOLU :**

**QUE** le procès-verbal de la réunion du conseil du 27 juin 2013 est approuvé.

**Approuvé**

### **4. Approbations de contrats et de transactions**

Le Conseil d'administration engage une discussion confidentielle sur les questions d'approbation des contrats et transactions.

### **5. Rapport des comités permanents du conseil :**

#### **5.1 Comité exécutif**

Robert Prichard, président, Comité exécutif, présente un compte-rendu au Conseil d'administration.

#### **5.2 Comité de vérification, des finances et de gestion des risques**

Stephen Smith, président, Comité de vérification, des finances et de gestion des risques, présente un compte-rendu au Conseil d'administration.

### **5.3 Comité de gouvernance**

Joseph Halstead, président, Comité de gouvernance, présente un compte-rendu au Conseil d'administration.

### **5.4 Comité des ressources humaines et de la rémunération**

Rose Patten, présidente, Comité des ressources humaines et de la rémunération, présente un compte-rendu au Conseil d'administration.

### **5.5 Comité du service à la clientèle**

Nick Mutton, président du comité du service à la clientèle, présente un compte-rendu au Conseil d'administration.

## **6. Propositions pour l'ordre du jour de la prochaine réunion**

Il n'y a pas de proposition pour l'ordre du jour de la prochaine réunion.

## **7. Questions diverses**

Aucun autre point à traiter.

## **8. Séance à huis clos**

Le Conseil d'administration tient une séance à huis clos en l'absence du personnel outre le chef de la direction et la secrétaire générale.

## **9. Séance à huis clos**

Le Conseil d'administration tient une séance à huis clos en l'absence du personnel.

## **SÉANCE PUBLIQUE**

### **10. Ouverture de la séance et observations du président**

Le président Robert Prichard déclare la réunion ouverte à 11 h 10.

Il confirme que le quorum est atteint.

Aucune déclaration d'intérêt n'est prononcée.

Le président annonce que la prochaine réunion du Conseil d'administration aura lieu au nouveau siège social de Metrolinx à la gare Union.

**11. Rapport du chef de la direction**

Bruce McCuaig, président et chef de la direction, présente le rapport du chef de la direction.

L'achalandage en dehors des heures de pointe dans le corridor Lakeshore de GO a augmenté de 25 à 30 % depuis l'introduction du service de 30 minutes en juin. Gary McNeil et l'équipe de GO Transit sont félicités pour leur travail dans l'implantation réussie de cette initiative.

GO Transit a également franchi deux étapes importantes dans l'augmentation de l'offre de stationnement. La gare GO d'Ajax comme la gare GO d'Erindale comptent 1 000 places supplémentaires pour répondre au besoin de stationnement. En retour, ces places accroîtront l'achalandage.

Le deuxième tunnelier est maintenant utilisé dans le cadre du projet Eglinton Crosstown. Il y a maintenant plus de 750 000 cartes PRESTO en circulation, incluant Ottawa.

**12. Rapport du président du Comité du service à la clientèle**

Nick Mutton présente le rapport du président du Comité du service à la clientèle.

Le Comité discute des contraintes en matière de capacité et des stratégies pour gérer la demande liée à la hausse d'achalandage. On a ajouté 13 nouveaux trajets sur 4 lignes en 2013, et augmenté la capacité des trains grâce à des trains de 12 voitures destinés aux trajets faisant l'objet des plus grands problèmes de congestion.

Le Comité consultatif du service à la clientèle donne des nouvelles sur le projet pilote de Wi-Fi, les projets d'information en temps réel sur l'état du service des autobus et les grilles horaires en ligne actualisées.

Le comité a reçu un rapport sur l'inondation éclair du 8 juillet 2013. Malgré les défis, GO a reçu bien des éloges pour ses efforts visant la reprise des services. Un examen complet de l'incident est en cours et porte sur plusieurs sujets de préoccupations, y compris l'identification des zones à risque élevé, l'amélioration des systèmes de communication avec les clients et la mise à jour des avertissements rapides de tempête.

Metrolinx procède à l'amélioration des communications avec les clients de GO en ce qui concerne l'expansion du service, les changements d'horaires et les améliorations réalisées au cours de nombreux projets de construction.

Metrolinx continue d'accroître les communications avec les clients de PRESTO.

Metrolinx est engagée à maintenir la communauté locale informée des progrès accomplis durant la construction des projets Eglinton Crosstown et Georgetown South.

Le président informe qu'il demandera au personnel le coût des mesures correctives proposées dans le rapport d'examen sur l'inondation éclair du 8 juillet.

### **13. Le Grand Projet : Rapport de surveillance de référence**

Leslie Woo présente le rapport de surveillance de référence du Grand Projet.

Le document fait état de la responsabilité et est utilisé par Metrolinx pour informer le public et pour aider les organismes de transport en commun et les intervenants locaux. Il fournit également une base à l'examen prévu par la loi en 2016.

Depuis deux ans et demi, divers intervenants ont contribué à la rédaction du document en accumulant des données et en les rapprochant. Il y a également un examen par des pairs tiers afin d'assurer un haut degré de rigueur.

Quoique les indicateurs de rendement aient tendance à être techniques, ils sont regroupés sous des questions directes, telles que « De quelle façon nous déplaçons-nous? » et « Est-ce que davantage de gens sont en mesure de travailler plus près d'un service de transport en commun fiable et rapide? ».

Le Conseil d'administration remarque que les avantages communautaires et l'excellence de conception n'ont pas été inclus dans les indicateurs de rendement clés, et le personnel est d'accord pour ajouter ces indices de référence.

Le Conseil d'administration demande également de quelle façon le transport des marchandises est mesuré, et s'il se trouve sur la liste, mais qu'il n'est pas mentionné en raison de l'absence des données. Le personnel informe les membres d'un partenariat avec l'Université de Toronto visant à recueillir les données pertinentes.

### **14. Mise à jour sur les centres de mobilité**

Leslie Woo présente le rapport Mise à jour sur les centres de mobilité.

Le Grand Projet cible 51 centres de mobilité avec l'objectif d'améliorer l'utilisation des terrains de ces gares importantes et des terrains autour de celles-ci dans un périmètre de 800 mètres.

Le personnel confirme que les centres de mobilité présentent une grande corrélation avec l'excellence de conception.

Le métro, UP Express et GO Transit convergent au centre de mobilité GO de Dundas West-Bloor. D'autres exemples incluent les gares GO de Cooksville et de Port Credit. Au centre-ville d'Oakville, les plans comprennent l'expansion des installations GO et tiennent compte du souhait de la ville d'avoir une station d'autobus intermodale et l'hôtel de ville déplacé, conjointement avec les bureaux de PwC récemment ouverts.

Un TLR, un service ferroviaire de GO et une future gare GO convergent à Mount Dennis. L'occasion existe pour joindre un centre communautaire et un centre de maintenance. D'autres exemples notés sont le terminus de l'est du TLR Eglinton Crosstown à la gare Kennedy et la nouvelle gare GO de James Street North près de LIUNA Station.

Metrolinx a tenu 15 ateliers sur les directives pour les centres de mobilité.

Le Conseil d'administration se renseigne sur les défis que représente l'obtention du zonage approprié auprès des municipalités. Le personnel indique que les municipalités sont généralement très réceptives et qu'elles utilisent les directives comme mécanisme pour réaliser leur propre planification.

Le Conseil d'administration demande si l'excellence de conception est appliquée aux centres de mobilité du projet Crosstown. Le personnel indique que les études sur les centres de mobilité en sont à l'étape de la macro-analyse, tandis que l'excellence de conception concerne la prochaine échelle d'analyse plus précise. Toutefois, l'excellence de conception constituera un critère d'évaluation dans les documents d'approvisionnement du projet Crosstown.

#### **15. Mise à jour sur l'étude du réseau d'allègement**

Leslie Woo présente le rapport de la mise à jour sur l'étude de la ligne d'allègement.

L'étude sur la ligne d'allègement reconnaît le besoin d'une capacité d'allègement à l'échelle locale et régionale. Le métro Yonge est le plus achalandé de la RGTH. L'étude évalue la gamme complète de solutions de rechange à considérer, y compris la manière avec laquelle GO peut offrir des trajets de plus courte ou de plus grande distance plus efficacement, ainsi que la phase de transition optimale des projets de transport en commun connexes. Metrolinx travaille avec la TTC, la Ville de Toronto et la région de York, et s'attend à recevoir les conclusions préliminaires au printemps de 2014.

Puisque la plupart des trajets se font par métro, la congestion de cette partie du système a une incidence sur la ville. De plus, les résidents de la région de York utilisent de manière intensive la TTC pour leurs trajets de grandes distances. Si la question n'est pas traitée, la situation aura des effets négatifs sur l'expérience client et limitera la croissance de l'achalandage.

Des initiatives sont en cours à la TTC pour résoudre les problèmes de capacité, y compris les nouveaux trains Rocket de la TTC et la commande automatique de la marche des trains prévue pour 2016. Il en découle une augmentation de 25 000 à 38 000 usagers par heure. Malgré les améliorations actuelles, le métro Yonge atteindra sa capacité en 2031.

L'étude portera également sur l'utilisation des terrains, les avantages découlant des solutions de rechange et les répercussions sur la gare Union et GO.

La Ville de Toronto entreprend des travaux en parallèle, notamment l'initiative « Feeling Congested? » et l'examen du plan officiel. La TTC mène l'étude sur l'expansion du transport en commun rapide au centre-ville.

Il est convenu que l'étude recommandera un ensemble de solutions, comme la détermination des points d'engorgement et de congestion, ainsi que la séquence idéale des projets et des programmes pour améliorer la capacité. Un rapport au Conseil d'administration sera fourni au printemps 2014 et une consultation publique aura lieu à la fin de 2014.

Le personnel confirme que plusieurs comités travaillent ensemble sur cette question, dont un comité exécutif qui comprend le chef de la direction de Metrolinx, le chef de la direction de la

TTC, le directeur de la Ville de Toronto et le directeur adjoint de la Ville de Toronto, un groupe de travail de la région de York ainsi qu'un groupe de travail technique.

En raison des études et des initiatives séparées, des conflits sont possibles entre les solutions en termes d'options et de l'étendue des responsabilités.

Le Conseil d'administration demande si l'étude tient pour acquis que la ligne d'allègement constitue une exigence. Le personnel confirme la reconnaissance initiale d'un problème de congestion et non l'établissement de la ligne d'allègement comme solution. Dans le cadre du Grand Projet, une solution portant sur un corridor de métro a été déterminée, mais Metrolinx adopte maintenant une vision plus globale concernant l'extension de la ligne. Bien que la ligne ait toujours été vue comme moyen de soulager le centre-ville, Metrolinx étudie maintenant les questions de capacité à l'échelle de la région et les questions de capacité à la gare Union.

#### **16. Rapport d'avancement sur l'entente relative aux avantages communautaires**

Jack Collins, vice-président, Mise en œuvre du transport rapide, et Judy Pfeifer, vice-présidente, Communications stratégiques présentent le rapport d'avancement sur l'entente relative aux avantages communautaires.

Metrolinx tient des rencontres avec le Toronto Community Benefits Network. Une entente relative aux avantages communautaires concernant les infrastructures publiques importantes traiterait de la façon de tirer avantage des emplois locaux, du soutien à la formation, du perfectionnement de la main-d'œuvre, des objectifs relatifs à l'apprentissage, de la durabilité environnementale et du développement économique local.

Le président Prichard demande à John Cartwright, président du Toronto and York Region Labour Council, de prendre la parole. M. Cartwright souligne que, du point de vue d'un mouvement ouvrier, il est important de s'assurer de faire participer les jeunes. Le programme Hammer Heads et les initiatives similaires atteignent les communautés à faibles revenus et les communautés ethniques, et font appel à la communauté des entrepreneurs. M. Cartwright remercie le personnel de Metrolinx et le Conseil d'administration de leur appui aux futures carrières des jeunes.

Le Conseil d'administration salue l'énergie déployée dans l'initiative et reconnaît que cette dernière constitue une innovation. Le personnel est cependant mis en garde que les réseaux peuvent être fragmentés et qu'il est important de s'assurer que l'initiative atteint les populations à risque. Le personnel est également informé qu'il faut demander à Infrastructure Ontario d'intégrer les exigences dans le processus d'évaluation de la DP. Le personnel avise que Metrolinx élaborera des exigences liées au contrat afin de mesurer le succès de l'initiative.

Le Conseil d'administration suggère que le personnel communique avec Collèges Ontario et le Hamilton's Immigration Partnership Council afin d'obtenir des conseils et de l'aide pour la mise sur pied d'initiatives créant des avantages communautaires.

## **17. Rapports trimestriels**

Les rapports trimestriels individuels Union Pearson Express, PRESTO, GO Transit, Politiques, planification et innovation, Communications stratégiques, Mise en œuvre du transport en commun rapide et la stratégie d'investissement sont adoptés.

Le président Prichard souligne que le Conseil d'administration présentait auparavant ces rapports en séance à huis clos, mais décide que ceux-ci doivent être présentés lors de la séance publique de la réunion.

### **Questions diverses**

Le président Prichard présente la réflexion du Conseil d'administration sur l'annonce du ministre des Transports selon laquelle la Ville doit songer à tenir compte de l'actuel alignement de transport rapide de Scarborough dans la proposition du prolongement de la ligne de métro à Scarborough.

Metrolinx a continuellement appuyé l'utilisation du corridor existant pour un nouveau projet de transport léger sur rail visant à remplacer la ligne existante de transport rapide de Scarborough et à la prolonger au-delà de Scarborough Town Centre jusqu'à Sheppard Avenue. Le Grand Projet et le Plan de transports de la Ville ont incorporé le projet du TLR, qui était inclus dans l'entente-cadre avec la Ville de Toronto. Le projet du TLR et l'utilisation de l'alignement de transport rapide de Scarborough actuel ont également été approuvés au cours d'un processus d'évaluation environnementale. En juillet, le conseil municipal a exprimé sa préférence pour le prolongement du métro à partir de la station Kennedy jusqu'à Sheppard Avenue en passant sous McCowan Avenue plutôt que pour le projet de transport léger sur rail envisagé dans l'entente-cadre. Le ministre Murray avait demandé que Metrolinx réalise une étude de faisabilité afin d'évaluer la possibilité d'utiliser l'actuel corridor de transport rapide de Scarborough dans le prolongement éventuel de la ligne de métro.

Metrolinx a réalisé l'étude de faisabilité. Les conclusions préliminaires suggèrent qu'il y a certains avantages à utiliser l'actuel corridor de transport rapide de Scarborough, notamment de meilleures occasions pour la croissance et le développement économique. De plus, un métro pourrait être offert à un coût plus faible puisque l'utilisation de l'actuel alignement de transport rapide de Scarborough réduirait la distance de tunnels à creuser nécessaire à la réalisation de l'alignement proposé par la Ville.

Le personnel de Metrolinx a rencontré les responsables de la Ville et de la TTC en août, et a présenté notre analyse de faisabilité ainsi que les conclusions préliminaires. Les responsables de la TTC ont posé des questions sur les éléments que nous avons exclus de notre estimation initiale et ont entrepris un dialogue continu sur les considérations de nature technique et financière qui ont une incidence sur le trajet et les activités.

Le Conseil d'administration de Metrolinx reconnaît le besoin de faire preuve d'une diligence raisonnable et prudente dans l'appui de l'étude de faisabilité, et prévoit les travaux de corroboration ainsi qu'un rapport complet à remettre au Conseil d'administration aux fins d'examen.

Le personnel confirme que si le conseil municipal approuve un prolongement de la ligne de



métro plutôt que le projet de TLR à Scarborough, le prolongement doit être soumis à une évaluation environnementale avant son approbation finale.

Des questions sont soulevées concernant le fait que le transport rapide de Scarborough serait arrêté pendant trois ans durant la construction du projet de TLR et que l'option relative au métro n'entraînerait pas d'arrêt. L'arrêt est envisagé dans l'entente-cadre et dans l'évaluation environnementale. L'entente-cadre actuelle prévoit que Metrolinx remboursera la Ville pour le coût net des perturbations associées à un arrêt.

La Ville et Metrolinx s'entendent sur le fait que si le conseil municipal approuve le prolongement de la ligne de métro, une modification de l'entente-cadre sera nécessaire.

Le président Prichard déclare que malgré ces changements potentiels à Scarborough, Metrolinx continue de réaliser d'excellents progrès dans la mise en œuvre d'importants projets de transport dans le cadre du Grand Projet, notamment UP Express, le service bidirectionnel toute la journée de la ligne Lakeshore de GO Transit, le projet Eglinton Crosstown et le service d'autobus rapides de la région de York.

M. McCuaig ajoute que le personnel continuera de travailler en étroite collaboration avec la Ville et la TTC pendant que Metrolinx évalue les solutions de rechange et étudie les aspects techniques et financiers.

Le président Prichard ajoute Metrolinx travaillera également en étroite collaboration avec le ministère des Transports et le ministre.

### **LEVÉE DE LA RÉUNION**

Aucune autre question n'étant à aborder par le Conseil d'administration, la séance est levée à 12 h 33.

**Approuvé**

c/s

---

J. Robert S. Prichard, président

---

Mary E. Martin, secrétaire