



METROLINX

An agency of the Government of Ontario
Une agence du gouvernement de l'Ontario

Mémoire

Destinataire : Conseil d'administration de Metrolinx

Expéditeur : Robert Siddall
Directeur financier

Date : 5 septembre 2014

Objet : Rapport trimestriel – Stratégie d'investissement et analyse économique

Activités clés

Au cours du dernier trimestre, le groupe Stratégie d'investissement et analyse économique a continué de centrer ses efforts sur les recommandations en matière de stratégie d'investissement qui visent à améliorer les processus de planification éprouvés de Metrolinx, rehaussant ainsi la capacité de Metrolinx à générer et à obtenir une augmentation de la valeur des terrains adjacents à ceux du développement du transport, en collaboration avec la communauté du développement et en assurant le financement durable du gouvernement fédéral pour les investissements dans le transport en commun.

- Le budget de l'Ontario de juillet 2014 a répondu positivement à plusieurs recommandations clés de la stratégie d'investissement de Metrolinx et des recommandations subséquentes du groupe consultatif. Cela comprend d'importants fonds dédiés pour le transport en commun et l'infrastructure du transport, en mettant l'accent sur le travail pour assurer le financement du gouvernement fédéral et en dédiant des revenus aux voies pour véhicules multioccupants (s'il y a lieu). Cela comprend également le fait de dédier une partie de la TVH provenant de la taxe sur l'essence et à mettre l'accent sur le partenariat avec le milieu des affaires, ce qui peut inclure travailler avec les développeurs pour réaliser la récupération de la plus-value foncière et l'augmentation de la valeur des terrains. Le financement dédié sera une somme nette de 15 G\$ pour la RGTH et de 14 G\$ pour l'Ontario en dehors de la RGTH en fonds neufs sur les engagements existants. En parallèle, le ministère des Affaires municipales et du Logement réalise une évaluation de la loi sur les droits de développement, dont la stratégie d'investissement a recommandé qu'elle soit reformée afin de permettre un meilleur financement du transport en commun municipal et régional. Les améliorations à la loi sur les droits de développement continuent d'être mises de l'avant par Metrolinx en partenariat avec les intervenants régionaux. Des détails supplémentaires sur le budget de l'Ontario se trouvent en pièce jointe.
- De nombreuses initiatives de la stratégie d'investissement vont au-delà des revenus directs générés. Elles sont centrées sur l'amélioration des pratiques commerciales et de partenariat de Metrolinx avec les entreprises et le secteur privé afin de favoriser la confiance et générer de la valeur qui, en retour, entraînera du financement et des revenus. Ces recommandations sont mises de l'avant avec

l'aide d'un comité directeur de l'investissement stratégique mis sur pied par la direction de Metrolinx et comprennent le déploiement d'un cadre d'analyse de rentabilité d'entreprise pour les investissements de Metrolinx et l'application des analyses de rentabilisation pour guider et accélérer les activités liées à la plus-value foncière au sein du comité d'optimisation interdivisionnaire de la répartition des terrains. Le bureau de gestion des projets de la stratégie d'investissements informera l'équipe de la haute direction en octobre des prochaines étapes au sujet de la mise en œuvre de recommandations de la stratégie d'investissements, incluant une stratégie évoluée qui s'appuie sur les directions et les succès importants pour Metrolinx contenus dans le budget provincial de 2014.

- Le Groupe dirige la création d'une méthodologie et d'un cadre d'analyse de rentabilisation améliorés qui assurent une planification intégrée, tant du point de vue économique que financier, et des considérations opérationnelles et de productivité. Le Groupe poursuit son travail de conception d'un manuel d'analyse de rentabilisation tout en travaillant auprès des clients au sein de Metrolinx, afin d'appliquer une meilleure méthodologie d'analyse de rentabilisation à une variété de décisions capitales et opérationnelles.
- L'analyse de rentabilisation spécifique à un projet est le travail de même analyse pour le programme du service ferroviaire express régional. Intégrer des analyses de rentabilisation dans la conception, le financement et la planification de la livraison du programme généreront un projet optimisé qui maximise l'achalandage, les revenus et de nombreux autres avantages pour le coût qui sera dépensé. L'objectif du travail d'analyse de rentabilisation est de recueillir de l'information de l'organisme et à l'externe tout en appliquant les dernières pratiques en matière d'analyse de rentabilisation et en réalisant une meilleure compréhension des coûts majeurs et des sources de bénéfices et de risques. Comme ce fut le cas pour les dernières pratiques en matière d'analyse de rentabilisation, celle-ci documentera la simulation de crise et l'analyse des options pour l'optimisation des concepts ferroviaires régionaux. Une première analyse de rentabilisation de haut niveau du service ferroviaire express régional devrait se terminer en automne, les premiers résultats seront présentés dans le rapport sur le service ferroviaire express régional. À mesure qu'il y aura plus d'information et d'analyse, cette analyse de rentabilisation s'élargira pour intégrer une meilleure identification du risque, des scénarios et des tests de sensibilité.
- Le Groupe se prépare à présenter ses conclusions de la recherche sur les incidences économiques et de productivité de l'investissement en transport rapide dans les trois plus grandes régions métropolitaines du Canada (Vancouver, Toronto et Montréal) lors du Regional Transit Association Forum du 10 au 12 septembre 2014 à Montréal. Un programme de recherche subséquent est en cours de définition et sera présenté aux fins de rétroaction. Le programme de recherche tirera profit de Metrolinx et encouragera le travail chez Metrolinx et ailleurs, relativement aux analyses de rentabilisation et de l'évaluation d'un investissement de projets et de programmes en transport.

- Une analyse de rentabilité du programme pour les lieux de travail Smart Commute est en ce moment sur le site Web de Metrolinx, démontrant la valeur de ce programme qui offre du soutien aux entreprises intéressées à augmenter l'efficacité et la durabilité du transport de leurs employés. L'analyse de rentabilité du programme existant révèle des avantages économiques qui surpassent les coûts par un ratio 6-10:1, ce qui démontre un excellent rapport qualité-prix. L'analyse de rentabilité a été publiée en juillet aux fins de rétroaction de la part d'intervenants sélectionnés pour évaluer et mettre à jour avec de l'information supplémentaire, puis sera republiée en automne 2014. Il se pourrait qu'il y ait des avantages supplémentaires qui n'ont pas été monétisés dans la première analyse, montrant que l'analyse de rentabilité pour Smart Commute est plus forte que ce qui avait été démontré dans la version précédemment publiée. L'analyse se trouve à : http://www.metrolinx.com/fr/regionalplanning/projectevaluation/benefitscases/benefits_case_analyses.aspx#smartcommute
- Le développement et la pratique d'une stratégie de récupération de la plus-value foncière afin de générer des revenus au moyen de contributions provenant du secteur privé, qui serviront pour les infrastructures et le soutien à la densification dans les stations, afin de stimuler la fréquentation et d'améliorer la valeur et la viabilité financière à long terme avancent bien. Pour faire avancer la récupération de la plus-value foncière, PricewaterhouseCoopers (PwC) a été engagé pour conseiller sur l'envergure de l'occasion de la récupération de la plus-value foncière (qui devrait être importante) et aider Metrolinx à assurer qu'il possède les ressources appropriées et les processus en place pour assurer la livraison. Le travail de PwC s'appuie sur les lignes directrices en matière d'excellence de conception et de centre de mobilité comme politique de soutien aux transactions immobilières qui permettent le développement axé sur le transport en commun de se réaliser. Metrolinx continue de collaborer avec des tiers pour la recherche concernant les décisions de lieu de développement, lesquelles permettront de mieux comprendre le potentiel du marché.
- Des rapports réguliers sur le statut du comité de l'optimisation de la répartition des terrains ont commencé à être rédigés. Il s'agit d'un comité interfonctionnel parrainé par le service des finances, des Politiques, Planification et Innovation et qui a une adhésion à Infrastructure d'immobilisations GO. Il offre des conseils sur la récupération de la plus-value foncière et les possibilités conjointes de développement qui impliquent Metrolinx et ses divisions. Le comité assure la responsabilité pour des projets précis au sein de l'organisation et assure également que les questions relatives aux biens immobiliers, aux finances et à la planification sont considérées au bon moment pour les projets, lorsqu'ils doivent se poursuivre de façon efficace et appropriée. Le comité gère présentement quinze initiatives actives sur des possibilités d'évaluer des clients pour conclure un accord avec un partenaire. Le nombre de projets actifs et de possibilités de partenariat avec le secteur de développement a augmenté considérablement au cours des trois

dernières années. Le Groupe fera un rapport trimestriel sur une base continue au nom du Comité.

Statut des initiatives pour le Comité :

Statut	Nombre
Évaluation stratégique	6
Planification de la mise en œuvre	4
Approvisionnement	2
Négociation d'accord	2
Exécution d'accord	1

Total de fichiers actifs : 15

Fichiers inactifs supplémentaires qui pourraient devenir actifs : 4

Pièces jointes : Annexe – Incidence du budget provincial de juillet 2014

Cordiales salutations,

Robert Siddall
Directeur financier

Annexe – Incidence du budget provincial de juillet 2014

Titre : Budget de l'Ontario de 2014 : « Créer des possibilités pour sécuriser notre avenir »

Financement du transport en commun et de l'infrastructure du transport de la RGTH

- 15 G\$ d'investissement sur plus de 10 ans pour le transport de la RGTH afin de régler le problème de congestion et créer une croissance économique à long terme et des emplois; 14 G\$ d'investissement pour le transport en dehors de la RGTH (voir Tableau 1.1, copié du budget provincial, ci-dessous).
- 1,7 G\$ en 2014-2015; 1,7 G\$ en 2015-2016 et 1,6 G\$ en 2016-2017. Une note dans le Tableau 1.1 du budget (voir ci-dessous à partir du budget de 2014) suggère que ces montants peuvent inclure des projets « d'un autre ordre de priorité » en plus du transport en commun et de l'infrastructure de transport.
- La formule de financement sera en fonction des « données démographiques du recensement » pour allouer 29 G\$ en financement sur plus de 10 ans à la RGTH et au reste de la province.

TABLEAU 1.1 Fonds dédiés au transport en commun et à l'infrastructure de transport (2014-2015 à 2023-2024) (en milliards de dollars)				
	2014-2015	2015-2016	2016-2017	10 ans
Fonds disponibles aux fins d'investissement dans la RGTH	1,7	1,7	1,6	15
Fonds disponibles aux fins d'investissement en dehors de la RGTH	1,6	1,6	1,4	13,9
Total	3,3	3,3	3	28,9
Nota : Les montants totaux comprennent de nouveaux emprunts nets éventuels en vue de réaliser des projets de transport en commun, d'infrastructure de transport et d'autres projets prioritaires.				

Fonds dédiés financés par des revenus et des mesures de reddition de compte :

- Deux nouveaux fonds (RGTH et reste de la province) dédiés au transport en commun et à l'infrastructure de transport, le gouvernement faisant le suivi des dépenses et exécutant des rapports qui seront consultés par le public au moyen d'un portail en ligne sur le financement de projet et la progression de la mise en œuvre.
- Les fonds seraient financés par un emprunt, par des revenus nouveaux et existants et devraient durer 10 ans.
- Aucun détail supplémentaire n'a été fourni relativement à où iraient les fonds et aux exigences de rapport.

Principales sources de revenus finançant le fonds :

- 7,5 cents de l'actuelle taxe provinciale sur l'essence aux priorités de transport en commun et d'infrastructure de transport. Cela est en plus du financement existant de la taxe sur l'essence, sans augmentation du taux actuel de taxation.
- Augmenter graduellement, sur quatre années, le taux de la taxe sur le carburant aviation de quatre cents le litre.
- Limiter l'exonération de la taxe sur le carburant qui vise les machines à construire des routes.
- Empêcher les grandes sociétés de demander la déduction accordée aux petites entreprises.
- La réaffectation des revenus provenant de la taxe de vente harmonisée prélevée sur les taxes provinciales actuelles sur l'essence et le diesel routier.

Sources supplémentaires de revenus pour financer les fonds dédiés :

- L'affectation des revenus supplémentaires nets provenant des voies réservées aux véhicules multioccupants à accès spécial tarifé, quand elles seront entrées en service.
- La mobilisation, au besoin, de fonds supplémentaires grâce à des emprunts provinciaux, et l'affectation du produit des obligations vertes.
- L'affectation des revenus supplémentaires nets provenant de la vente de certains actifs (biens immobiliers et vente d'actions GM).
- Une collaboration avec le gouvernement fédéral en vue d'obtenir du financement provenant du plan Chantiers Canada

Projets prioritaires

« La province collaborera avec Metrolinx et avec les municipalités concernées pour trouver le meilleur moyen de décider quels investissements en matière de transport en commun seront réalisés en priorité grâce à l'utilisation d'analyses de rentabilité rigoureuses. Ces analyses aideront à décider quelles initiatives de la Nouvelle Vague pourraient être financées à l'aide des fonds de la province dédiés aux projets de la RGTH et feront en sorte que l'argent des contribuables sera utilisé de façon optimale. » (p. 48, budget 2014-2015).

Les projets prioritaires dans la RGTH (en plus du réseau GO actuel) comprennent°:

- L'expansion du service ferroviaire de GO (plus de service aller-retour continu)
 - « Une analyse est en cours relativement à une proposition visant à électrifier le réseau ferroviaire de GO Transit afin d'offrir un service aux 15 minutes. » (p. 47, budget 2014-2015)
- Service ferroviaire express Lakeshore de GO
- Électrification de la ligne GO de Kitchener et du service Union Pearson Express
- Service de transport en commun rapide sur Queen Street à Brampton
- Service d'autobus rapides de Dundas Street

- SAR de Durham Scarborough
- Service de transport en commun rapide de Hamilton Service de transport en commun rapide de Hamilton
- TLR de Hurontario-Main
- Ligne d'allègement
- Prolongement de la ligne de métro Yonge North
- TLR d'East Bayfront

Sources des fonds dédiés

Le ministre des Finances a fourni un rapport circonstanciel dans le cadre de la documentation du budget 2014 pour indiquer d'où proviendraient les 29 G\$ dédiés.

