
PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION ANNUELLE DE PLANIFICATION ET D'ÉTABLISSEMENT D'OBJECTIFS DU CONSEIL

<u>DATE DE LA RÉUNION :</u>	27 avril 2017
<u>HEURE DE LA RÉUNION :</u>	8 h 30
<u>LIEU DE LA RÉUNION :</u>	Aile Ouest de la gare Union 97, Front Street West Toronto (Ontario) M5J 1E6 Salle du conseil Peter R. Smith, 4 ^e étage
<u>PRÉSIDENT :</u>	J. Robert S. Prichard
<u>PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION :</u>	John Jensen
<u>SECRÉTAIRE DE LA RÉUNION :</u>	Mary Martin, première vice-présidente, chef du contentieux et secrétaire générale
<u>MEMBRES PRÉSENTS :</u>	Upkar Arora (par téléconférence, présent jusqu'à 12 h) Kathy Bardswick Rahul Bhardwaj Bryan Davies Iain Dobson Janet Ecker Bill Fisch Anne Golden (présente à partir de 12 h) Marianne McKenna (présente jusqu'à 10 h 30) Rose Patten (présente jusqu'à 12 h) Bonnie Patterson (présente jusqu'à 14 h) Howard Shearer Carl Zehr
<u>EXCUSÉS :</u>	Aucun
<u>AUTRES PERSONNES PRÉSENTES :</u>	Gerry Chaput, chef responsable des immobilisations (par intérim) Helen Ferreira-Walker, directrice des ressources humaines Robert Hollis, vice-président principal, PRESTO Greg Percy, chef de l'exploitation Judy Pfeifer, chef des communications et des relations publiques Robert Siddall, directeur financier Anita Sultmanis, directrice du marketing et de l'expérience client Leslie Woo, chef de la planification Alba Taylor, conseillère juridique principale et secrétaire générale adjointe

1. Ouverture de la séance et observations du président

Le président Prichard déclare la réunion ouverte à 8 h.

Le président Prichard confirme que le quorum est atteint et que l'avis de convocation de la réunion requis en vertu du règlement de la Régie a été envoyé.

Les conflits d'intérêts suivants sont déclarés :

1. Howard Shearer, concernant les discussions relativement à la société de transports Bombardier dans le cadre du point 8 de l'ordre du jour, l'approvisionnement en VLR; et
2. Robert Prichard, Rose Patten, Marianne McKenna et Howard Shearer, concernant les discussions [**Supprimé: Protection des renseignements personnels**] dans le cadre du point 9 de l'ordre du jour, le TLR de Hurontario.

Le personnel confirme que les documents de la réunion n'ont pas été remis aux membres du Conseil cités et que ces membres se récuseront des discussions en question.

2. Séance à huis clos du chef de la direction

John Jensen, président et chef de la direction, tient une séance à huis clos avec le Conseil d'administration.

3. Priorités organisationnelles

John Jensen et l'équipe de la haute direction présentent les priorités des unités opérationnelles de Metrolinx alors que l'accent passe de la « planification » à la « construction » afin d'atteindre les objectifs des programmes de service régional express (SRE) et de transport léger sur rail (TLR) de Metrolinx, et de réaliser les projets d'immobilisations nécessaires pour appuyer ces grandes initiatives. L'équipe de gestion décrit l'objectif du personnel pour concrétiser cette orientation, les obstacles prévus et les activités pouvant être reléguées au second plan.

Le Conseil d'administration s'interroge sur les points suivants :

- les attentes en matière de priorités, d'obstacles et d'activités reléguées. Le personnel note que l'atteinte des objectifs du programme d'immobilisations de Metrolinx sous-tend chacune des présentations des unités opérationnelles; il demande toutefois des renseignements supplémentaires du groupe des projets d'immobilisations;
- si les niveaux de service de l'exploitation et du service à la clientèle seront maintenus au cours des travaux de construction du SRE et par la prestation de services par le secteur privé, comme il avait été considéré pour l'approvisionnement de l'ensemble 3. Le personnel reconnaît que, du point de vue de l'exploitation, très peu de points peuvent être relégués afin d'assurer le maintien du service à la clientèle et de la sécurité à titre de priorités. La sécurité au sein de Metrolinx, notamment la sécurité sur les chantiers de construction, demeurera une priorité grâce aux changements récents apportés au programme de sécurité de Metrolinx. Le personnel fera état de ce point lors de la prochaine réunion du comité de la vérification, des finances et de

la gestion des risques;

- si la planification, les politiques et PRESTO s'articulent autour de l'intégration tarifaire comme priorité organisationnelle;
- les risques liés à la mise en œuvre du système PRESTO au sein de la TTC et les actions prises par la TTC qui ont des répercussions sur l'utilisation et l'adoption de PRESTO par les passagers et qui contribuent aux risques liés aux réussites attendues de PRESTO;
- les répercussions qu'aura le passage de la planification à la construction sur la transition de Metrolinx d'une stratégie de gestion des problèmes à une stratégie de prévention. Le personnel confirme qu'un certain nombre de processus sont en cours de mise en œuvre afin d'aider à élaborer ce cadre de travail, notamment l'amélioration de la production de rapports sur les risques, la visibilité accrue et précoce des principaux risques et problèmes, la mise sur pied d'une équipe de gestion des problèmes et la mise en place d'une démarche de production de rapports davantage proactive relativement aux réussites et aux activités prévues de Metrolinx;
- la capacité de Metrolinx d'accomplir ce projet et d'atteindre les objectifs énoncés, notamment déterminer et conserver le bon personnel;
- comment veiller à maintenir l'élan de Metrolinx lorsque les priorités de planification donnent lieu à l'allongement des délais de planification de projets futurs. Le personnel remarque que certains calendriers ou certaines priorités de planification de projet pourraient se voir modifier quelque peu afin d'assurer qu'il est possible de faire avancer plus rapidement les projets qui constituent de plus grandes priorités.

4. Risques et réputation : sondage annuel – Metrolinx au sein du marché

Judy Pfeifer, chef des communications et des relations publiques, Anita Sultmanis, directrice du marketing et de l'expérience client, et Jennifer Van der Valk, directrice, Image de marque et marketing, présentent les résultats de l'étude de marché annuelle sur les programmes et services de Metrolinx. Cette année, les mesures relatives à la réputation de l'entreprise ont également été étudiées. Le sondage fournit également des indicateurs quant à la façon dont Metrolinx est perçue au sein du marché. S'appuyant sur les résultats du sondage, le personnel propose une série d'indicateurs clés de rendement (ICR) pour aider à mesurer la réputation de l'entreprise au fil du temps. Le personnel passe en revue les résultats du sondage concernant la sensibilisation et la compréhension à l'égard de Metrolinx, la gouvernance et la direction de Metrolinx, et les éléments touchant la réputation de l'entreprise, notamment le service à la clientèle, la réalisation de projets (le respect des plans et des budgets) et les relations communautaires. Les réponses mettent l'accent sur les connaissances des marques de services de Metrolinx et l'importance de relier ces marques afin d'accroître la reconnaissance générale des marques. Un autre point à améliorer est la définition des avantages personnels liés aux activités de Metrolinx.

Le Conseil discute des causes des cotes plus faibles en matière de fiabilité. Le personnel croit que ces cotes plus basses découlent des problèmes relatifs au service survenus l'été dernier. La cote de satisfaction de la clientèle s'est redressée depuis.

Le Conseil aborde également les résultats du sondage concernant PRESTO et la sensibilisation générale à l'égard de Metrolinx. Le personnel souligne l'importance de veiller à ce que Metrolinx assure un lien étroit avec ses marques de services (GO, PRESTO et UP) à mesure qu'avance le programme de planification et de construction. Le Conseil recommande la communication de la progression des travaux de Metrolinx et des répercussions de ceux-ci sur les passagers et la communauté. Il faut établir des liens entre les activités de construction et les services actuels et futurs de Metrolinx afin de rattacher ces activités aux avantages personnels attendus. Aussi, le 50^e anniversaire de GO sera l'occasion de jeter un pont entre l'historique des services de Metrolinx et ses plans pour l'avenir.

5. [Supprimé: Relations de travail]

IL EST RÉSOLU :

[Supprimé: Relations de travail]

Adopté

6. Bilan des projets d'immobilisations

John Jensen, Gerry Chaput, chef responsable des immobilisations (par intérim), Lisa Thomas, vice-présidente, Gestion de programme, Michael Wolczyk, vice-président, Infrastructure du corridor, Daryl Barnett, vice-président, Infrastructure de réseau, et Thom Budd, vice-président, Transport en commun rapide, font le point sur les projets d'immobilisations en cours. Le Conseil est préoccupé par les perceptions du public en ce qui concerne la capacité de Metrolinx d'exécuter les projets; le Conseil demande au personnel de se concentrer sur l'avancement des projets selon le calendrier établi, sur ce qui est nécessaire pour assurer le respect des calendriers et sur les facteurs pouvant influencer les calendriers ou les budgets de projets.

Le Conseil discute de l'avancement, des retards et des principaux risques d'un certain nombre de projets, dont les suivants :

- les retards du projet Crosstown et la capacité de l'entrepreneur à rattraper le retard accusé, le temps de reprise du service, les mesures d'atténuation (dont le prolongement des heures des travaux) et les risques liés au déplacement des services publics;
- les délais d'approvisionnement du TLR de Finch découlant des problèmes liés au fournisseur de véhicules légers sur rail;
- les risques liés au calendrier d'approvisionnement en ce qui a trait à l'approvisionnement de l'ensemble 1 du SRE. Certains retards se sont produits en raison du manque de connaissances au sein du marché à l'égard du modèle d'approvisionnement sélectionné (conception-construction-financement) et de la portée et de la complexité des projets, notamment les complexités liées à la connectivité aux processus municipaux (sauts-de-mouton entamés avec les municipalités);
- les défis liés à l'approvisionnement de l'ensemble 2 et l'inclusion des gares SmartTrack. Certaines gares SmartTrack présentent des défis en raison de leur emplacement (comme Portlands, Spadina et Gerrard/Carlaw) et elles comptent toutes sur des fonds municipaux pour

leur mise en œuvre. Le Conseil demande au personnel de réfléchir à des moyens de structurer l'approvisionnement de sorte que le programme de Metrolinx puisse faire preuve d'indépendance en cas de retard relatif au feu vert de la ville de Toronto. Le Conseil demande également que cette question soit abordée avec le maire de Toronto et la division de l'urbanisme municipal;

- l'avancement et la complexité de la définition des projets et des livrables de l'approvisionnement de l'ensemble 3 du SRE. Le personnel décrit l'échéancier des approbations provinciales et le besoin de prévoir suffisamment de temps pour la période de marché pour que les équipes de fournisseurs comprennent les exigences et pour qu'elles agissent en conséquence. Le personnel souligne que cet ensemble d'approvisionnement doit être livré avant la fin de l'année afin de respecter la date de livraison prévue en 2024. La prochaine mise à jour à cet égard est attendue en juin;
- concernant l'électrification de l'ensemble 3 du SRE, le Conseil discute des recherches en cours sur la technologie de piles à l'hydrogène comme option de rechange à la technologie d'électrification classique. Le Conseil soulève d'importantes questions au sujet de la technologie, notamment la sécurité, la méthode d'approvisionnement et de distribution du carburant et les fournisseurs de véhicules existants. La province s'intéresse à faire avancer cette technologie en raison de l'expertise locale. Le Conseil souligne l'importance de réfléchir davantage à la question;
- les progrès quant au service à destination de Niagara, notamment la demande formulée par la région de devancer la date d'achèvement pour cadrer avec les Jeux d'été du Canada, et les autres façons pour Metrolinx de promouvoir les Jeux;
- les progrès généraux de Metrolinx quant à la consolidation, la cohésion, l'amélioration et la mise en œuvre de fonctions et de processus de gestion de projet à l'interne dans le cadre des recommandations de la vérificatrice générale. Le personnel confirme que le logiciel de gestion de projet a été mis en œuvre et que le personnel a été formé. Ce système permettra d'assurer le respect des calendriers de projets et aidera à cerner les risques de connectivité. Par ailleurs, un comité consultatif sur les changements a été mis sur pied afin de réviser et de protéger contre la dérive d'échéancier et le glissement de portée.

Le personnel reconnaît le besoin de veiller au respect des calendriers et des budgets de projets afin d'assurer que les fonds d'immobilisations soient utilisés comme prévu.

Le Conseil demande au personnel de faire état de la situation à l'aide d'un tableau de bord avec codes de couleurs indiquant le calendrier (comparé au calendrier initial et au calendrier établi, et ce, pour chaque projet dans les ensembles d'approvisionnement du SRE), la situation budgétaire, les principaux risques et tout autre facteur connexe de chaque projet. Le personnel doit également déterminer les cheminements critiques, l'emplacement des vulnérabilités et les options de correction. Le personnel devrait remonter dans le temps à partir des dates d'achèvement établies afin de déterminer si Metrolinx est en voie d'atteindre ses objectifs et pour mettre en évidence les écarts. Le personnel doit aussi réfléchir aux projets ou aux éléments de programme qui pourraient être repoussés ou annulés, s'il y a lieu. Il faut également inclure les progrès relativement au service sur le corridor de Kitchener, puis la stratégie et les négociations de rationalisation du transport de marchandises connexes.

7. Le prochain PTR et la stratégie de mise en œuvre

Leslie Woo, chef de la planification, Antoine Belaieff, directeur de la planification régionale, Lisa Salsberg, gestionnaire principale, Planification des systèmes, et Peter Paz, gestionnaire, Partenariats régionaux, présentent une mise à jour sur la planification et d'autres activités appuyant l'examen du Plan de transport régional (PTR). Le Conseil note que l'examen du PTR est l'occasion de réaffirmer le rôle de chef de file de Metrolinx en matière de planification. Le PTR préliminaire énonce trois principaux objectifs et six profils qui reflètent la clientèle dans la région du grand Toronto et de Hamilton. L'examen reflétera également six scénarios distincts afin d'en assurer la flexibilité et l'adaptabilité en vue d'un avenir incertain. Notamment, le personnel indique que le plan doit tenir compte des trois éléments suivants : les préoccupations grandissantes au sujet des inégalités sociales et économiques; la diversité et les choix en mobilité; et le besoin d'adaptabilité et de flexibilité. Le personnel propose que le plan représente la région et qu'elle se concentre sur les résidents de la région en adoptant le point de vue des gens. Le personnel a mis au point un certain nombre de profils distincts; chaque profil présente ses propres besoins et attentes quant au réseau de transport en commun et aux services offerts.

Le personnel signale que les recherches menées dans le cadre de l'établissement des profils leur ont permis de comprendre comment les gens se déplacent dans la région et que les gens utilisent différents modes de transport pour répondre à différents besoins.

Le Conseil demande comment une approche axée sur les gens influencerait le plan et comment une telle approche aurait influencé le plan précédent. Le Conseil recommande que le plan intègre une perspective financière comme objectif clé; cette perspective serait axée sur l'optimisation des investissements et la durabilité. Le plan doit également intégrer la planification de l'utilisation des terres à la planification du transport en commun, faire l'examen des réalisations et des activités non abordées dans le cadre du plan précédent, puis décrire et expliquer les changements qui se sont opérés depuis. Enfin, le plan et la méthodologie utilisée pour produire le plan doivent être explicables.

Le Conseil s'attend à ce que le plan décrive une série d'activités prévues. Le personnel a examiné un portfolio de propositions de projets et de programmes en tenant compte des indicateurs clés de rendement proposés dans le cadre du plan. Le Conseil discute de la capacité de Metrolinx de mettre en œuvre les différents programmes proposés et du soutien municipal pour ces activités.

Le Conseil demande au personnel de revenir en juin avec le plan préliminaire, lequel décrirait l'objectif des travaux sans mettre l'accent sur la méthodologie qui sous-tend le plan. Le document doit tenir compte de l'importance de la tarification et adopter une approche axée sur l'analyse de rentabilité relativement à toute recommandation proposée. Le Conseil encourage le personnel à inclure de nouvelles options.

8. Approvisionnement en VLR

M. Shearer quitte la salle de réunion en raison du conflit d'intérêts soulevé en début de réunion.

John Jensen, Mary Martin, vice-présidente, chef du contentieux et secrétaire générale, Gerry Chaput, chef responsable des immobilisations, conseillère externe Sharon Vogel, Borden Ladner Gervais LLP, et Bryan Guest, Boxfish Group, présentent une mise à jour sur l'approvisionnement en VLR et les problèmes contractuels connexes relativement à Bombardier. Le personnel résume les prochaines étapes du processus de résolution de conflits. **[Supprimé: Conseil au gouvernement, Intérêts économique et autres, Secret professionnel]**

[Supprimé: Conseil au gouvernement, Intérêts économique et autres, Secret professionnel]

IL EST RÉSOLU :

[Supprimé: Conseil au gouvernement, Intérêts économique et autres, Secret professionnel]

Adopté

9. Points d'affaires : TLR de Hamilton – approbation de la présélection et publication de la DP

M. Prichard et M. Shearer quittent la salle de réunion en raison du conflit d'intérêts soulevé en début de réunion. Rahul Bhardwaj assume le rôle de président du Conseil.

Gerry Chaput présente aux fins d'approbation les promoteurs présélectionnés; publication de la demande de propositions (DP) pour le programme de TLR d'Hurontario. Le Conseil discute des exigences de la DP pour les véhicules et les fournisseurs potentiels. Dans ce cas, on demande aux promoteurs de ne pas approvisionner les fournisseurs proposés.

Le Conseil invite le personnel à revenir aux fins de l'approbation avant de faire parvenir la DP à d'autres promoteurs retenus.

IL EST RÉSOLU, tel que révisé :

QUE, comme précisé dans un rapport du 27 avril 2017 du chef responsable des immobilisations et du vice-président du transport en commun rapide, Metrolinx est autorisée à publier la demande de proposition, en parrainage conjoint avec Infrastructure Ontario, dans le cadre du projet de transport léger sur rail d'Hurontario à l'aide d'un modèle de diversification des modes de financement et d'approvisionnement conception-construction-financement-exploitation-entretien, aux promoteurs qualifiés retenus : Hurontario LightRail Connection Partners, Mobilinx et Trillium Transit Partners. La publication de la DP est assujettie à la satisfaction du personnel de Metrolinx à l'égard de la réalisation de l'évaluation de la disponibilité opérationnelle et de la vérification de l'optimisation des ressources.

Adopté

10. Modification à la politique d'approvisionnement de Metrolinx

Robert Siddall, directeur financier, et Don Dinnin, vice-président, Services d'approvisionnement, présentent les révisions proposées à la politique d'approvisionnement en vue d'assurer la cohérence relativement au système de gestion des rendements des fournisseurs et d'améliorer les pratiques en matière de vérifications des références. Les révisions présentées cadrent avec les recommandations de la vérificatrice générale quant à la gestion des rendements des fournisseurs.

Le Conseil discute d'une politique d'exclusion automatique des entrepreneurs impliqués dans un litige avec Metrolinx. Mary Martin affirme qu'une telle politique a été abandonnée par le ministère des Transports.

[Supprimé: Conseil au gouvernement, Intérêts économique et autres]

IL EST RÉSOLU :

QUE les révisions à la politique d'approvisionnement, décrites au rapport du 27 avril 2018 du directeur financier destiné au Conseil d'administration, soient appuyées.

Adopté

11. Mise à jour portant sur le budget

Robert Siddall présente une mise à jour sur le budget. Le budget provincial actuel appuie les projets en cours, mais ne prévoit pas de fonds pour l'intégration tarifaire. Le personnel continuera à travailler avec le Ministère pour obtenir de plus amples renseignements.

12. Séance à huis clos

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

13. Levée de la séance

Comme le Conseil d'administration n'a aucune autre question à aborder, la séance est levée à 17 h.

Adopté

J. Robert S. Prichard, président

Mary Martin, secrétaire

p/s