

Metrolinx – Sélection des gares GO

Suivi des audits de l'optimisation des ressources, section 3.06 du *Rapport annuel 2018*

APERÇU DE L'ÉTAT DES RECOMMANDATIONS						
	N ^{bre} de mesures recommandées	État des mesures recommandées				
		Pleinement mise en oeuvre	En voie de mise en oeuvre	Peu ou pas de progrès	Ne sera pas mise en oeuvre	Ne s'applique plus
Recommandation 1	5	5				
Recommandation 2	1	1				
Recommandation 3	2	2				
Recommandation 4	2	2				
Recommandation 5	1	1				
Total	11	11	0	0	0	0
%	100	100	0	0	0	0

Conclusion globale

Au 30 septembre 2020, Metrolinx et le ministère des Transports (le Ministère) avaient pleinement mis en oeuvre toutes les mesures recommandées dans notre *Rapport annuel 2018*. Par exemple, Metrolinx a élaboré un cadre clair sur l'établissement et la modification des critères utilisés dans les analyses de rentabilisation; a défini la façon dont les éléments extérieurs aux analyses de rentabilisation (comme la mobilisation du public, les politiques et autres investissements, les tendances et conditions émergentes, et la capacité

d'exécution) se distinguent des facteurs inclus dans les analyses de rentabilisation; et a établi un intervalle régulier pour l'examen de la pertinence et de la fiabilité des intrants et des hypothèses utilisés dans les analyses de rentabilisation. De plus, Metrolinx a commencé à utiliser un langage clair et compréhensible dans ses rapports à l'Office et dans ceux qu'il affiche sur son site Web public. De plus, le gouvernement a apporté des modifications à la *Loi de 2006 sur Metrolinx* dans le projet de loi 57, *Loi de 2018 visant à rétablir la confiance, la transparence et la responsabilité*, afin de clarifier les rôles et responsabilités du Ministère et de Metrolinx en ce qui concerne la planification des transports en commun et la prise de décisions.

De plus, en novembre 2018, le Ministère a ordonné à Metrolinx de cesser l'acquisition de toutes les nouvelles gares GO, y compris celles de Kirby et de Lawrence East, les deux gares que nous avons mentionnées dans la **recommandation 2**. Le Ministère a annoncé qu'il évaluerait alors de façon indépendante si les gares devraient aller de l'avant seulement si Metrolinx avait cerné des possibilités de partenariat commercial avec des tiers pour leurs emplacements.

L'état des mesures prises en réponse à chacune de nos recommandations est exposé ci-après.

Contexte

Le 27 septembre 2017, le Comité permanent des comptes publics (le Comité) a adopté une motion demandant à la vérificatrice générale de mener un audit de l'optimisation des ressources des gares GO proposées de Metrolinx à Kirby et à Lawrence East.

Nous avons constaté que le ministre des Transports (le ministre) et la Ville de Toronto (la Ville) avaient influencé le processus décisionnel de Metrolinx qui a mené à la sélection de ces deux gares. Metrolinx a donc indûment modifié ses recommandations concernant les gares de Kirby et de Lawrence East. À l'origine, Metrolinx avait conclu que les coûts et les désavantages des gares l'emportaient largement sur leurs avantages, mais il a ignoré cette conclusion parce que le ministre et la Ville avaient clairement indiqué qu'ils voulaient les gares. Metrolinx a ensuite recommandé à son conseil d'administration de les approuver. Même si le conseil d'administration savait que le ministre et la Ville voulaient les gares, il a approuvé celles-ci en se fondant sur l'information fournie par le personnel de Metrolinx, c'est-à-dire la dernière analyse appuyant la construction des deux gares.

Ces 2 gares figuraient parmi les 12 gares GO que Metrolinx avait recommandé de construire en juin 2016. Les nouvelles gares ont été intégrées à une initiative d'expansion ferroviaire régionale

provinciale dans la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH).

Le Comité a déposé sa motion à la suite d'une controverse entourant les gares de Kirby et de Lawrence East, qui a fait l'objet de reportages médiatiques entre mars et août 2017.

Lors de notre audit, nous nous sommes concentrés sur le processus décisionnel qui a amené Metrolinx à recommander la construction des gares.

Nous avons notamment constaté ce qui suit :

- Le ministre n'a pas utilisé les voies législatives à sa disposition aux termes de la *Loi de 2006 sur Metrolinx* (la Loi) pour orienter les travaux de planification régionale des transports de l'organisme. Il a plutôt, de concert avec la Ville, influencé Metrolinx pour que celui-ci déroge à son propre processus de planification. En vertu de la Loi, le ministre peut transmettre à Metrolinx des directives écrites sur toute question visée par la Loi. Une directive écrite du ministre concernant l'ajout des gares de Kirby et de Lawrence East aurait eu pour effet d'accroître la transparence et la reddition de comptes, car le responsable de la décision aurait été clairement indiqué.
- Il était ressorti des analyses de rentabilisation originales des gares de Kirby et de Lawrence East effectuées en 2016 par Metrolinx que, selon les prévisions, la construction des deux gares entraînerait une réduction nette du nombre d'utilisateurs du Réseau GO, une augmentation nette de l'utilisation de voitures privées dans la RGTH, ainsi qu'une diminution globale des revenus tirés de la vente de billets.
- En raison de l'absence d'un processus rigoureux de planification des transports en commun qui évalue l'ensemble des coûts et des avantages en fonction de critères établis, Metrolinx a pu s'écarter des recommandations de l'analyse de rentabilisation initiale. Metrolinx a retiré les gares de Kirby et de Lawrence East de la liste

originale des gares « non recommandées » et les a classées dans une nouvelle catégorie qu'il a créée, celle des gares « peu performantes ». Il a placé les autres gares « non recommandées » dans une autre nouvelle catégorie qu'il a créée, celle des gares « très peu performantes ». Ces nouvelles catégories ont été utilisées dans le rapport du 28 juin 2016 présenté par Metrolinx au conseil d'administration, qui recommandait la construction de toutes les gares, sauf celles « très peu performantes ».

- En février 2018, Metrolinx a présenté une analyse à jour prévoyant des avantages plus importants des gares dans la RGTH. Cependant, dans cette analyse, Metrolinx a utilisé de l'information désuète et s'est appuyé sur les hypothèses les plus optimistes concernant les futures modifications du réseau ferroviaire GO (par exemple, l'intégration tarifaire avec les organismes de transport en commun, le service express et l'embarquement de plain-pied). Or, rien ne garantit que les modifications prévues seront pleinement mises en oeuvre.

Nous avons formulé 5 recommandations consistant en 11 mesures à prendre pour donner suite aux constatations de notre audit.

Le Ministère et Metrolinx se sont engagés à prendre des mesures pour donner suite à nos recommandations.

État des mesures prises en réponse aux recommandations

Nous avons effectué des travaux d'assurance entre mars 2020 et juin 2020. Nous avons reçu de Metrolinx et du ministère des Transports une déclaration écrite selon laquelle, au 30 septembre 2020, ils avaient fourni à notre

Bureau une mise à jour complète sur l'état des recommandations formulées dans notre audit initial il y a deux ans.

Metrolinx a ignoré les preuves de planification sous l'influence extérieure exercée sur la sélection des gares

Recommandation 1

Pour appuyer un processus décisionnel coordonné, responsable et transparent en matière d'investissements en transports en commun dans la région du grand Toronto et de Hamilton, nous recommandons que Metrolinx établisse un cadre clair sur :

- *l'établissement et la modification des critères utilisés dans les analyses de rentabilisation;*
État : Pleinement mise en oeuvre.

Détails

Dans notre audit de 2018, nous avons constaté qu'en réponse aux tentatives du ministre des Transports de l'époque (le ministre) et de la Ville de Toronto d'influencer la sélection des gares, le personnel de planification de Metrolinx a essayé de justifier l'inclusion des gares de Kirby et de Lawrence East en modifiant les critères utilisés dans l'analyse de rentabilisation pour recommander les gares à construire.

Au moment de notre suivi, nous avons constaté qu'en 2019, Metrolinx avait établi un cadre plus clair définissant les modalités d'établissement, de modification et d'approbation des critères utilisés dans les analyses de rentabilisation. Tous les changements apportés aux critères doivent maintenant être approuvés officiellement par l'équipe de la haute direction de Metrolinx. En novembre 2019, Metrolinx a également mis sur pied un comité consultatif externe de 11 experts qui est censé se réunir à intervalles réguliers pour examiner les changements et les mises à jour des

critères utilisés dans les analyses de rentabilisation, et pour formuler des commentaires à leur sujet.

En collaboration avec le comité consultatif, Metrolinx a établi un cycle d'actualisation bien défini pour examiner et, au besoin, mettre à jour les critères utilisés dans ses analyses de rentabilisation.

Un processus formel a également été mis en place pour envisager des modifications ponctuelles à apporter aux critères. Selon ce processus, le personnel de Metrolinx doit d'abord déterminer et documenter la nécessité d'un changement d'après les analyses comparatives entre les administrations, les conseils du comité consultatif, les leçons tirées de la production des analyses de rentabilisation, les directives de l'équipe de la haute direction ou de la province, et les commentaires des intervenants. La prochaine étape exige que le personnel de Metrolinx effectue les recherches nécessaires pour déterminer si le changement est justifié et comment l'intégrer. La dernière étape exige que le personnel de Metrolinx consulte le ministère des Transports pour obtenir une rétroaction sur le changement proposé. Avant d'entrer en vigueur, tous les changements doivent être examinés et approuvés par l'équipe de la haute direction de Metrolinx.

- *la façon dont les éléments extérieurs aux analyses de rentabilisation (comme la mobilisation du public, les politiques et autres investissements, les tendances et conditions émergentes, et la capacité d'exécuter) se distinguent des facteurs inclus dans les analyses de rentabilisation;*

État : Pleinement mise en œuvre.

Détails

Dans notre audit de 2018, nous avons constaté que l'analyse de rentabilisation de Metrolinx comportait quatre volets : stratégique, économique, financier, et capacité d'exécution/opérations. Les analyses de rentabilisation des gares de Kirby et de Lawrence East ont tenu compte des considérations stratégiques. Toutefois, dans ces analyses, les avantages stratégiques – conformes aux objectifs de

croissance et aux plans de transport en commun de Vaughan et de Toronto – n'étaient pas suffisamment importants pour compenser les coûts économiques nets élevés. Le personnel de Metrolinx a ignoré les résultats de ces analyses de rentabilisation dans son rapport au conseil d'administration. Le rapport précisait que « Metrolinx devrait [...] Inclure des considérations stratégiques, en plus des résultats des analyses de rentabilité initiales et de l'analyse de la configuration du réseau pour soutenir également des considérations stratégiques visant à inclure des facteurs tels que les priorités globales des divers paliers du gouvernement. En mars 2018, Metrolinx a publié son *document d'orientation provisoire sur l'analyse de rentabilisation*, selon lequel les analyses de rentabilisation ne sont qu'un des cinq éléments pris en compte par Metrolinx dans la prise de décisions. Les quatre autres éléments, qui ne sont pas pris en compte dans les analyses de rentabilisation, sont l'engagement du public, les politiques et autres investissements, les tendances et conditions émergentes, et la capacité d'exécution. Nous avons noté dans notre audit que l'ajout répété de « considérations stratégiques » au processus décisionnel permettait de justifier n'importe quelle décision.

Lors de notre suivi, nous avons constaté que, le 23 septembre 2019, Metrolinx avait envoyé à son personnel une note de service interne qui définissait les considérations stratégiques incluses dans les analyses de rentabilisation et les distinguait des éléments extérieurs, comme l'engagement du public, les politiques et autres investissements, les tendances et conditions émergentes, et la capacité d'exécution.

- *la façon de soupeser dans le processus décisionnel les éléments extérieurs aux analyses de rentabilisation et les critères utilisés dans celles-ci;*

État : Pleinement mise en œuvre.

Détails

Lors de notre suivi, nous avons constaté qu'en réponse à la **recommandation 4** de notre rapport de 2018, Metrolinx avait commencé à inclure une note de couverture au début des analyses de rentabilisation présentées à son conseil d'administration. Vers la fin de 2019, Metrolinx a commencé à décrire dans la note de couverture comment chaque élément extérieur aux analyses de rentabilisation et chaque critère utilisé dans ces analyses sont pondérés dans ses décisions de recommander des projets de transport en commun. Certains des facteurs utilisés par Metrolinx dans ses analyses de rentabilisation – comme la « capacité du marché » et la « priorisation provinciale » – sont qualitatifs et ne peuvent pas être convertis en un nombre précis. Dans la note de couverture, Metrolinx divulgue ces facteurs et décrit comment il a fait preuve de jugement professionnel pour concilier ces facteurs dans sa décision de recommander le projet de transport en commun.

- *Metrolinx devrait demander une orientation ministérielle officielle lorsque les objectifs de la province ne concordent pas avec les analyses de rentabilisation, les plans et les décisions de Metrolinx;*

État : Pleinement mise en œuvre.

Détails

Dans notre audit de 2018, nous avons constaté que d'autres administrations avaient adopté des pratiques qui assurent une plus grande responsabilisation lorsqu'on décide, pour des raisons politiques, d'aller de l'avant avec des investissements dans le transport en commun qui ont un coût économique net important. Par exemple, lorsque de telles situations se présentent au Royaume-Uni, le fonctionnaire le plus haut placé de chaque ministère a le devoir de demander des directives ministérielles s'il estime que les dépenses proposées ne favorisent pas l'optimisation des ressources.

Lors de notre suivi, nous avons constaté que Metrolinx avait commencé à demander des directives officielles lorsque les décisions ministérielles différaient des résultats de ses analyses de rentabilisation. Par exemple, vers la fin de 2019, Metrolinx a demandé des directives ministérielles concernant son plan de réduire les tarifs de trajets courts du Réseau GO. En outre, en 2019, Metrolinx a mis en œuvre une politique exigeant de son personnel qu'il obtienne des directives écrites du ministère des Transports lorsque les objectifs de la province ne concordent pas avec les analyses de rentabilisation, les plans ou les décisions de Metrolinx. Entre le 26 novembre 2018 et le 30 juin 2020, Metrolinx a reçu 11 directives ministérielles sur différentes questions.

- *Metrolinx devrait demander des recommandations officielles de la Ville ou de la municipalité lorsque les objectifs des intervenants municipaux ne concordent pas avec les analyses de rentabilisation, les plans et les décisions de Metrolinx.*

État : Pleinement mise en œuvre.

Détails

Lors de notre suivi, Metrolinx nous a informés qu'il demanderait au besoin une recommandation officielle de la Ville ou de la municipalité lorsque les objectifs des intervenants municipaux ne concordent pas avec les analyses de rentabilisation, les plans et les décisions de Metrolinx. À l'heure actuelle, Metrolinx communique avec les municipalités touchées et leur demande de lui faire parvenir leur rétroaction officielle sur ses analyses de rentabilisation provisoires avant leur publication. De plus, en septembre 2018, le conseil d'administration de Metrolinx a approuvé l'établissement de la table ronde régionale comme tribune permettant aux intervenants municipaux de formuler des recommandations à Metrolinx et de collaborer avec les municipalités à la mise en œuvre du Plan de transport régional pour 2041. Les intervenants municipaux peuvent également

présenter leurs recommandations à Metrolinx au cours des trois réunions annuelles de la table ronde régionale des directeurs généraux et des chefs de direction des municipalités et des organismes de transport en commun, du forum trimestriel des cadres supérieurs en planification et en transport des municipalités, et des réunions mensuelles du Comité consultatif technique municipal.

Recommandation 2

Pour confirmer si les gares GO de Kirby et de Lawrence East devraient être construites, nous recommandons que le ministère des Transports évalue de façon indépendante si elles devraient être construites à ce moment-ci et si ces gares entraîneront des retombées positives pour le réseau de transport régional.

État : Pleinement mise en œuvre.

Détails

Dans notre audit de 2018, nous avons constaté que Metrolinx avait recueilli des données exhaustives pour choisir les nouvelles gares GO. Toutefois, il ne disposait pas d'un processus rigoureux pour sopeser tous les coûts et avantages par rapport aux critères établis. L'information recueillie par Metrolinx sur les gares de Kirby et de Lawrence East entre janvier et juin 2016 montrait que les coûts l'emportaient largement sur les avantages d'un point de vue économique. Malgré cela, en juin 2016, Metrolinx a recommandé les gares GO de Kirby et de Lawrence East en se fondant sur des « considérations stratégiques » non définies.

Lors de notre suivi, nous avons constaté qu'en novembre 2018, le Ministère avait donné pour directive à Metrolinx de cesser l'acquisition de nouvelles gares GO, dont celles de Kirby et de Lawrence East, et lui avait demandé d'adopter une nouvelle stratégie axée sur le marché en s'efforçant de conclure des partenariats avec des constructeurs du secteur privé pour l'aménagement de nouvelles gares GO. Metrolinx examine actuellement chacun des emplacements éventuels des nouvelles gares GO, y compris celles de Kirby et de Lawrence East, en vue de l'exécution du projet dans le cadre d'un

partenariat commercial avec un tiers, comme un promoteur immobilier ou un propriétaire foncier. Une fois ce travail terminé, avant de demander au Conseil du Trésor d'approuver la signature d'ententes commerciales entre Metrolinx et des partenaires de développement, le Ministère entend évaluer de façon indépendante les possibilités de partenariat cernées par Metrolinx, y compris pour Kirby et Lawrence East, si Metrolinx identifie des possibilités de partenariat pour ces emplacements.

Recommandation 3

Pour améliorer l'exactitude des analyses sur lesquelles Metrolinx fonde ses décisions futures de planification du transport en commun, nous recommandons que Metrolinx :

- *établit un intervalle régulier d'examen de la pertinence et de la fiabilité des intrants et des hypothèses utilisés dans les analyses de rentabilisation;*

État : Pleinement mise en œuvre.

Détails

Dans notre audit de 2018, nous avons constaté qu'en février 2018, Metrolinx avait publié une analyse à jour des 17 gares présélectionnées et conclu que les 12 gares recommandées en juin 2016 (y compris celles de Kirby et de Lawrence East) étaient justifiées. La nouvelle analyse introduisait trois nouvelles hypothèses liées à trois nouvelles initiatives non incluses dans l'analyse de 2016 : l'intégration des tarifs, le service express et l'« embarquement de plain-pied » (plateformes de gare qui sont de niveau avec les portes des trains). Ces initiatives auraient permis d'accroître les retombées économiques des 12 gares de 5,3 milliards de dollars au cours des 60 premières années suivant leur construction. Toutefois, les retombées économiques des 12 gares ont été surestimées d'environ 2,9 milliards de dollars en raison de deux hypothèses désuètes utilisées dans les calculs de Metrolinx.

Lors de notre suivi, nous avons constaté qu'en mars 2019, Metrolinx avait examiné les intrants existants et les hypothèses utilisées dans les analyses de rentabilisation. En se fondant sur des renseignements tels que les données du recensement et des études de recherche universitaires, il avait élaboré des lignes directrices sur la fréquence d'examen de chaque intrant et de chaque hypothèse utilisés dans ses analyses de rentabilisation. Par exemple, il faut désormais actualiser la variable « valeur du temps » tous les 12 mois.

- *utilise les intrants et les hypothèses les plus à jour dans ses futures analyses de rentabilisation.*

État : Pleinement mise en œuvre.

Détails

Au moment de notre suivi, nous avons constaté qu'au début de 2019, Metrolinx avait établi un cycle d'actualisation bien défini. Dans le cadre de ce cycle d'actualisation, en collaboration avec son comité consultatif, il examinera et, s'il y a lieu, mettra à jour les intrants et les hypothèses utilisés dans ses futures analyses de rentabilisation, pour que ceux-ci soient les plus à jour possible.

Recommandation 4

Pour aider les décideurs et les intervenants à comprendre les retombées attendues des investissements proposés, nous recommandons que Metrolinx :

- *utilise un langage clair et compréhensible dans ses rapports à l'Office et dans ceux qu'elle affiche sur son site Web pour le public;*

État : Pleinement mise en œuvre.

Détails

Notre audit de 2018 a révélé que tout au long du processus d'évaluation des gares, Metrolinx avait révisé l'analyse publiée et la documentation à l'appui. Cette pratique a obscurci les coûts économiques nets estimés dans les analyses de

rentabilisation initiales, rendant les résultats de l'analyse de rentabilisation, tant sur le site Web de Metrolinx que dans le rapport publié soumis au conseil, beaucoup moins clairs et transparents. Metrolinx n'a affiché le rapport sommaire sur son site Web qu'en septembre 2017. Il a alors affiché une version modifiée du rapport sommaire initialement fourni par ses experts-conseils. Metrolinx a notamment modifié les noms des catégories employées par les experts-conseils pour classer les gares proposées : les gares « recommandées » sont devenues « les plus performantes » tandis que les gares « non recommandées » sont devenues « peu performantes ». Le fait que Metrolinx a renommé les catégories et supprimé le mot « recommandé » a rendu les résultats de l'analyse des experts-conseils moins clairs pour le lecteur et a masqué les évaluations négatives des gares de Kirby et de Lawrence East par les experts-conseils. Le rapport au conseil d'administration de Metrolinx utilisait les catégories renommées. Révisé à deux reprises par rapport à sa version originale du 10 juin 2016, ce rapport allait encore plus loin en obscurcissant l'analyse négative des gares de Kirby et de Lawrence East par les experts-conseils.

Lors de notre suivi, nous avons constaté qu'à la fin de 2018, Metrolinx avait commencé à inclure une note de couverture au début de toutes ses analyses de rentabilisation présentées au conseil. La note de couverture est rédigée dans un langage clair et compréhensible et présente un résumé de l'analyse de rentabilisation et de la recommandation de Metrolinx. La note de couverture comprend également des détails sur la prise en compte d'autres considérations extérieures à l'analyse de rentabilisation dans la décision finale de poursuivre ou non le projet.

- *inclue et divulgue clairement les analyses de sensibilité dans les résultats de l'analyse de rentabilisation publiée.*

État : Pleinement mise en œuvre.

Détails

Dans notre audit de 2018, nous avons constaté que Metrolinx avait publié une analyse à jour des 17 nouvelles gares présélectionnées en février 2018. Ce rapport public de réanalyse de 2018 est accessible sur le site Web de Metrolinx. Il porte le titre *Rapport technique : Analyse de rentabilité des nouvelles gares du SRE dans le cadre de l'expansion de GO*. Toutefois, nous avons noté que le rapport de réanalyse ne présentait qu'un scénario idéal et qu'il manquait des analyses de sensibilité, qui auraient présenté une gamme d'estimations des retombées économiques des gares.

Lors de notre suivi, nous avons constaté qu'en novembre 2019, Metrolinx a mis en oeuvre une nouvelle politique exigeant que son personnel effectue une analyse de sensibilité et l'intègre à toutes les analyses de rentabilisation publiées. Nous avons constaté que toutes les analyses de rentabilisation publiées depuis par Metrolinx contenaient une analyse de sensibilité.

Recommandation 5

Pour aider Metrolinx à s'acquitter effectivement de ses fonctions de planificateur du transport régional, nous recommandons que le gouvernement au pouvoir examine la Loi de 2006 sur Metrolinx et détermine si une plus grande clarté des rôles et des responsabilités de Metrolinx dans la planification du réseau de transport régional profiterait aux Ontariens et Ontariennes.

État : Pleinement mise en oeuvre.

Détails

Dans notre audit de 2018, nous avons constaté que Metrolinx avait le pouvoir de planifier et de proposer des projets, mais qu'il devait collaborer avec les municipalités pour les mettre en oeuvre. Autrement dit, Metrolinx compte sur les municipalités pour obtenir les permis, les approbations et l'aménagement axé sur les

transports en commun afin de pouvoir exécuter les projets. Sans le soutien de la municipalité locale, il est extrêmement difficile de mettre en oeuvre des projets régionaux de transport en commun dans la RGTH.

Dans son rôle de chef de file dans la planification du réseau régional de transport, Metrolinx a pour mandat de planifier et de réaliser ce qu'il y a de mieux pour la région. Ce qu'il y a de mieux pour la région ne correspond pas toujours aux souhaits de certains intervenants et de certaines parties intéressées. C'est pourquoi, dans notre rapport de 2018, nous recommandions que le gouvernement examine la *Loi de 2006 sur Metrolinx* et détermine si une plus grande clarté des rôles et responsabilités de Metrolinx dans la planification du réseau de transport régional profiterait à la population ontarienne.

Lors de notre suivi, nous avons constaté qu'en décembre 2018, le gouvernement avait apporté des modifications à la *Loi de 2006 sur Metrolinx* par l'entremise du projet de loi 57, *Loi de 2018 visant à rétablir la confiance, la transparence et la responsabilité*, afin de préciser les rôles et responsabilités du ministère des Transports (le Ministère) et de Metrolinx en ce qui concerne la planification du réseau de transport en commun et la prise de décisions connexes. Les modifications précisaient que le Ministère resterait le responsable provincial de la planification et de l'aménagement du réseau de transport multimodal, tandis que Metrolinx jouerait un rôle de premier plan dans la prestation des services de transport en commun et dans leur intégration à d'autres modes, y compris la planification de l'accès aux gares multimodales. Les modifications étendaient également la zone de planification de Metrolinx à la région élargie du Golden Horseshoe (REGH) afin de l'harmoniser avec les plans provinciaux pour la région, et assujettissaient le Plan de transport régional (PTR) à l'approbation du ministre des Transports.