

Chapitre 3

Section 3.03

Metrolinx – Sélection des gares du Réseau GO

Suivi par le Comité permanent des comptes publics de la section 3.06 du *Rapport annuel 2018*

Le 26 février 2021, le Comité permanent des comptes publics (le Comité) a tenu une audience publique au sujet de notre audit de 2018 sur Metrolinx – Sélection des gares Go. En mars 2021, le Comité a déposé à l'Assemblée législative un rapport découlant de cette audience. La version intégrale du rapport est consultable à l'adresse suivante :

<http://www.auditor.on.ca/fr/content-fr/standingcommittee/standingcommittee-fr.html>

Le Comité a formulé 15 recommandations et a demandé à Metrolinx et au ministère des Transports (le Ministère) de faire rapport d'ici février 2021. Le Ministère a officiellement répondu au Comité en juillet 2021. Certains points soulevés par le Comité étaient semblables aux observations présentées dans notre audit de 2018 et dont nous avons effectué un suivi en décembre 2020. L'état de chacune des mesures recommandées par le Comité est indiqué à la **figure 1**.

Nous avons effectué des travaux d'assurance entre juillet et septembre 2021 et nous avons obtenu de Metrolinx et du Ministère une déclaration écrite selon laquelle, le 25 novembre 2021, ils nous avaient fourni une mise à jour complète sur l'état des mesures recommandées par le Comité.

Conclusion globale

Au 30 septembre 2021, 94 % des mesures recommandées par le Comité avaient été pleinement mises en oeuvre. La seule recommandation en suspens exige que le Comité permanent des organismes gouvernementaux demande à Metrolinx de comparaître devant son Comité pour discuter de son fonctionnement et faire rapport sur son rapport annuel.

État détaillé des mesures recommandées

La **figure 2** montre les recommandations et donne des précisions sur l'état des mesures, qui reposent sur les réponses de Metrolinx et du ministère des Transports, et sur notre examen des renseignements communiqués.

Figure 1 : Résumé de l'état des mesures recommandées dans le rapport de décembre 2020 du Comité

Préparée par le Bureau de la vérificatrice générale de l'Ontario

APERÇU DE L'ÉTAT DES MESURES RECOMMANDÉES						
	Nombre 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	1	1				
Recommandation 2	1	1				
Recommandation 3	1	1				
Recommandation 4	1	1				
Recommandation 5	1	1				
Recommandation 6	1			1		
Recommandation 7	2	2				
Recommandation 8	1	1				
Recommandation 9	1	1				
Recommandation 10	2	2				
Recommandation 11	1	1				
Recommandation 12	1	1				
Recommandation 13	1	1				
Recommandation 14	1	1				
Recommandation 15	1	1				
Total	17	16	0	1	0	0
%	100	94	0	6	0	0

Figure 2 : Recommandations du Comité et état détaillé des mesures prises

Préparée par le Bureau de la vérificatrice générale de l'Ontario

Recommandation du Comité	État détaillé
<p>Recommandation 1</p> <p>Le Comité permanent des comptes publics recommande 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.</p> <p>État : Pleinement mise en oeuvre.</p>	<p>Lors de notre suivi de l'audit sur Metrolinx – Sélection des gares GO (section 1.06 du Rapport annuel de 2020), 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 chaque emplacement éventuel d'une nouvelle gare GO, y compris Kirby et 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 les gares Kirby et Lawrence East, si Metrolinx détermine des possibilités de partenariat pour ces emplacements.</p>
<p>Recommandation 2</p> <p>Le Comité permanent des comptes publics recommande 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.</p> <p>État : Pleinement mise en oeuvre.</p>	<p>En juillet 2021, Metrolinx a signalé au Comité permanent des comptes publics qu'il existe un certain nombre d'opérations relatives aux projets d'aménagements axés sur le transport en commun (PATC) dans le portefeuille de GO de Metrolinx pour le transport lourd et léger sur rail (TLR) qui font l'objet de négociations actives ou qui ont déjà atteint l'étape de l'entente conditionnelle ou exécutoire. Dans tous les cas, une stratégie de négociation pour ces opérations a été employée en utilisant des termes uniformes, conformément à la gouvernance des PATC</p> <p>Les opérations des PATC nécessitant un financement d'immobilisations relèvent de la structure unifiée de gouvernance et d'approbation établie dans le cadre de la Politique d'approbation des projets d'immobilisations de Metrolinx (février 2019). En vertu de cette politique, jusqu'à trois organismes de gouvernance examinent et approuvent les propositions des PATC :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le groupe d'experts sur les investissements de Metrolinx est composé du chef de la direction, du directeur des finances, du chef de la planification, du chef de l'exploitation, du chef des capitaux et du chef adjoint des capitaux. • Le conseil d'administration de Metrolinx • Le Conseil du Trésor provincial/Conseil de gestion du gouvernement (CT/CGG) par l'entremise du ministère des Transports <p>Le comité d'investissement est l'organe de gouvernance responsable de la gestion de Metrolinx pour la gestion des avantages liés aux propositions de PATC qui nécessitent des fonds d'immobilisations et qui sont soumises à l'approbation du conseil d'administration de Metrolinx. Sous la gouverne de cet organisme de gouvernance, les analyses de rentabilisation pour les propositions des PATC ont été examinées pour s'assurer qu'elles concordent avec l'ensemble du réseau de services avant l'autorisation d'aller de l'avant. Les notes de service du comité d'investissement et du conseil d'administration contiennent des recommandations fondées sur une évaluation de divers facteurs, comme l'analyse de rentabilisation, les options relatives aux structures commerciales et d'approvisionnement, l'état du financement, les risques éventuels et l'interface avec d'autres parties de l'organisation.</p>

Recommandation du Comité	État détaillé
<p>Recommandation 3</p> <p>Le Comité permanent des comptes publics recommande 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.</p> <p>État : Pleinement mise en oeuvre.</p>	<p>En juillet 2021, le ministère des Transports (le Ministère) a signalé au Comité permanent des comptes publics que le programme des PATC vise à placer plus de logements et d'emplois à proximité ou dans des stations de transport en commun le long des parcours des quatre projets prioritaires de métro de la province, y compris la ligne Ontario, le prolongement Finch Ouest, le prolongement Scarborough et le prolongement Yonge Nord.</p> <p>En février et mai 2020 respectivement, la province de l'Ontario a conclu des protocoles d'entente sur l'aménagement axé sur le transport en commun avec la ville de Toronto et la région de York. En juillet 2020, la <i>Loi sur les collectivités axées sur le transport en commun</i> a été adoptée. Cette loi reconsidérera la relation entre le transport en commun, le logement et les espaces commerciaux et permettra la construction plus rapide de collectivités dynamiques autour des gares de transport en commun le long des parcours des quatre projets prioritaires de métro de la province. En décembre 2020, la <i>Loi sur la reconstruction et la relance</i> en Ontario a reçu la sanction royale, ce qui permet l'utilisation d'un règlement pour étendre les mesures de la <i>Loi sur les collectivités axées sur le transport en commun</i>. Cela comprend les initiatives provinciales de transport en commun à l'extérieur de la région du Grand Toronto, y compris l'expansion du réseau ferroviaire GO et les projets de train léger sur rail.</p> <p>Les gares sont choisies et priorisées en fonction de l'évaluation du comité d'investissement de Metrolinx. Sous la gouverne de cet organisme de gouvernance, les analyses de rentabilisation des propositions formulées pour les PATC sont examinées pour s'assurer qu'elles concordent avec l'ensemble du réseau de services avant l'autorisation d'aller de l'avant. Les notes de service du comité d'investissement et du conseil d'administration contiennent des recommandations fondées sur une évaluation de divers facteurs, comme l'analyse de rentabilisation, les options relatives aux structures commerciales et d'approvisionnement, l'état du financement, les risques éventuels et l'interface avec d'autres secteurs de l'organisation.</p>
<p>Recommandation 4</p> <p>Le Comité permanent des comptes publics recommande que Metrolinx et Infrastructure Ontario, en collaboration avec les promoteurs partenaires, voient à consulter le public concernant l'évaluation des gares et le processus des projets d'aménagements axés sur le transport en commun.</p> <p>État : Pleinement mise en oeuvre.</p>	<p>En juillet 2021, Metrolinx a signalé au Comité permanent des comptes publics qu'il continue de mobiliser la collectivité pour qu'elle participe de façon cohérente, significative, transparente et en temps opportun, et qu'il continuera de faire partie du processus de PATC. Par exemple, entre 2018 et 2020, Metrolinx a pris de multiples engagements publics pour la station GO Woodbine et la station GO Park Lawn. Metrolinx souligne que la collectivité continuera d'avoir de multiples occasions de fournir des commentaires dans le cadre de ces processus.</p>

Recommandation du Comité	État détaillé
<p>Recommandation 5</p> <p>Le Comité permanent des comptes publics recommande que Metrolinx veille à toujours rendre des comptes et mener ses activités de manière transparente, dans le respect de ses obligations au titre de la <i>Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée</i> (LAIPVP).</p> <p>État : Pleinement mise en oeuvre.</p>	<p>En juillet 2021, Metrolinx a signalé au Comité permanent des comptes publics qu'il continuera de fonctionner avec transparence et conformément à la <i>Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée</i> (LAIPVP).</p> <p>Metrolinx est tenu par la loi de satisfaire aux exigences de la LAIPVP et de fournir un droit général d'accès à l'information sous son contrôle, sous réserve d'exceptions et d'exclusions limitées et précises, comme les dossiers du Cabinet. À titre d'organisme du gouvernement de l'Ontario, Metrolinx est désigné en vertu du Règlement 460 comme une « institution » assujettie à la LAIPVP. De plus, le protocole d'entente entre le ministre des Transports et le président de Metrolinx reconnaît que l'organisme est tenu de respecter les exigences énoncées dans la LAIPVP. L'équipe de spécialistes de l'accès à l'information (AI) de Metrolinx administre les activités du programme d'accès à l'information et coordonne les réponses aux demandes d'information dans les délais prescrits par la loi, ce qui comprend la réception des demandes d'accès, la communication avec les demandeurs et leur assistance, la collecte de documents, l'identification de l'information visée par une exemption ou une exclusion et la prise de décisions en matière d'accès.</p>
<p>Recommandation 6</p> <p>Le Comité permanent des comptes publics recommande que Metrolinx présente chaque année son rapport annuel au Comité permanent des organismes gouvernementaux.</p> <p>État : Peu ou pas de progrès.</p>	<p>En juillet 2021, Metrolinx a signalé au Comité permanent des comptes publics que lorsqu'une telle demande sera formulée, elle se présentera devant le Comité pour examiner le rapport annuel ou tout autre aspect du mandat et des activités de l'organisme.</p>
<p>Recommandation 7</p> <p>Le Comité permanent des comptes publics recommande que Metrolinx :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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; <p>État : Pleinement mise en oeuvre.</p> <ul style="list-style-type: none"> • demande toujours cette orientation ministérielle officielle quand ladite politique l'exige. <p>État : Pleinement mise en oeuvre.</p>	<p>En juillet 2021, Metrolinx a signalé au Comité permanent des comptes publics qu'en vertu de la <i>Loi sur Metrolinx</i>, il est tenu de se conformer aux politiques et plans provinciaux en matière de transport applicables dans le domaine des transports.</p> <p>Comme il est indiqué dans notre suivi sur Metrolinx—Sélection des gares GO (Section 1.06, rapport annuel 2020), 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 pour réduire les tarifs de trajets courts du Réseau GO. En outre, en 2019, Metrolinx a mis en oeuvre 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.</p> <p>Depuis, entre le 26 novembre 2018 et le 30 juin 2020, Metrolinx a reçu sept autres directives ministérielles sur différentes questions.</p>

Recommandation du Comité	État détaillé
<p>Recommandation 8</p> <p>Le Comité permanent des comptes publics recommande que le ministre des Transports fournisse systématiquement à Metrolinx des lettres d'orientation présentant ses décisions.</p> <p>État : Pleinement mise en oeuvre.</p>	<p>En juillet 2021, le ministère des Transports (le Ministère) a signalé au Comité permanent des comptes publics que les lettres d'orientation servent de mécanismes de responsabilisation et qu'elles peuvent être émises par le ministre des Transports sur tout aspect de la <i>Loi sur Metrolinx</i> (conformément à l'article 31 de la <i>Loi de 2006 sur Metrolinx</i>). Les directives sont des outils officiels de gouvernance utilisés par le ministre pour accroître la responsabilisation et assurer la transparence à l'égard des priorités du gouvernement.</p> <p>Pour faciliter l'exécution des priorités provinciales par Metrolinx conformément à l'orientation du gouvernement, le Ministère a accru son utilisation des lettres d'orientation afin de fournir une orientation claire concernant les décisions et les attentes du ministre. Le Ministère continuera de fournir des lettres d'orientation à Metrolinx pour assurer une responsabilisation et une transparence accrues en matière de prise de décisions.</p>
<p>Recommandation 9</p> <p>Le Comité permanent des comptes publics recommande 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 en commun dans la province.</p> <p>État : Pleinement mise en oeuvre.</p>	<p>En juillet 2021, Metrolinx a signalé au Comité permanent des comptes publics qu'à titre d'organisme de la province de l'Ontario, il rend des comptes à la province par l'entremise du ministère des Transports. Metrolinx s'est vu confier le mandat « d'exercer un leadership dans la coordination, la planification, le financement, l'élaboration et la mise en oeuvre d'un réseau intégré de transport en commun dans la zone régionale de transport [la grande région du Golden Horseshoe] ». À ce titre, Metrolinx coordonne et participe à un cadre de consultation régionale qui favorise la collaboration et cherche à faire progresser les solutions régionales avec les principaux intervenants de la grande région du Golden Horseshoe. Cela comprend trois réunions annuelles de la table ronde régionale des directeurs généraux et des chefs de la direction des municipalités et des organismes de transport en commun, le forum trimestriel des cadres supérieurs en planification et en transport des municipalités, et les réunions mensuelles d'un groupe consultatif technique connu comme le Comité consultatif technique municipal. Les municipalités sont régulièrement informées des initiatives et des études de planification du transport en commun de Metrolinx au moyen de ce cadre de consultation. En outre, Metrolinx communique avec les municipalités touchées et leur demande de lui faire parvenir leur réaction officielle sur ses analyses de rentabilisation provisoires avant leur publication.</p> <p>Metrolinx a également élaboré des cadres de gouvernance avec la ville de Toronto (novembre 2019), la région de Durham (octobre 2020), la région de York (avril 2021), Brampton (septembre 2021) et le Mississauga (septembre 2021).</p>

Recommandation du Comité	État détaillé
<p>Recommandation 10</p> <p>Le Comité permanent des comptes publics recommande que Metrolinx :</p> <ul style="list-style-type: none"> examine systématiquement la pertinence et la fiabilité des facteurs et hypothèses qui sous-tendent ses analyses de rentabilisation; <p>État : Pleinement mise en oeuvre.</p> <ul style="list-style-type: none"> utilise toujours les facteurs et hypothèses les plus à jour dans ses analyses de rentabilisation. <p>État : Pleinement mise en oeuvre.</p>	<p>En juillet 2021, Metrolinx a signalé au Comité permanent des comptes publics qu'il avait pris des mesures actives pour s'assurer que la pratique d'examen et de mise à jour des éléments et des hypothèses des analyses de rentabilisation (aussi appelés « paramètres ») avait été officiellement documentée et qu'il existait une procédure à l'appui indiquant des dates précises de mise à jour.</p> <p>La Politique d'approbation des immobilisations de Metrolinx, qui a été approuvée par le conseil d'administration le 7 février 2019 et qui « décrit le cadre dans lequel les projets d'immobilisations de Metrolinx seront approuvés, financés et régis », précise que « toutes les analyses de rentabilisation de Metrolinx suivent un ensemble cohérent de normes et de méthodes [...] [qui sont] mises à jour périodiquement en fonction de l'examen des pratiques exemplaires en matière d'évaluation des projets. L'équipe de la planification et de l'analyse du Bureau de parrainage de la planification et du développement est responsable de ces directives et de veiller à ce que les décisions prises par le Comité d'investissement soient fondées sur des analyses de rentabilisation conformes aux directives. »</p> <p>L'équipe de planification et de l'analyse de Metrolinx a examiné les éléments existants comme hypothèses utilisées dans les analyses de rentabilisation et, à partir des données existantes ou nouvelles (comme les données de recensement et la recherche universitaire), a élaboré des lignes directrices sur la fréquence d'examen de chaque élément et hypothèse. Par exemple, il faut maintenant actualiser annuellement (aux 12 mois) la variable Valeur du temps, en fonction des données de Statistique Canada publiées en mars de chaque année.</p> <p>Metrolinx suivra ces lignes directrices pour continuer d'examiner et de mettre à jour les paramètres des analyses de rentabilisation. Des détails sur ces paramètres et leurs taux d'actualisation respectifs seront ajoutés à la prochaine version.</p>
<p>Recommandation 11</p> <p>Le Comité permanent des comptes publics recommande que Metrolinx rende publics les noms, titres et affiliations organisationnelles des membres du comité consultatif d'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.</p> <p>État : Pleinement mise en oeuvre.</p>	<p>En juillet 2021, Metrolinx a signalé au Comité permanent des comptes publics que les noms des membres actuels du Comité consultatif et le mandat sont publiés sur son site Web et que les membres du Comité ne sont pas rémunérés pour leur participation. Le rôle du comité consultatif de Metrolinx consiste à s'assurer que les pratiques d'analyse de rentabilisation de Metrolinx sont à jour et fondées sur les plus récentes recherches. Le Groupe consultatif est composé d'experts du milieu universitaire, de l'industrie et du domaine des politiques publiques. Metrolinx rend également compte publiquement des critères utilisés pour sélectionner les membres du comité, leurs affiliations organisationnelles, des paiements reçus par les membres du comité et de la portée des travaux du comité.</p>

Recommandation du Comité	État détaillé
<p>Recommandation 12</p> <p>Le Comité permanent des comptes publics recommande que Metrolinx explique au Comité comment il tient compte, ou tiendra 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.</p> <p>État : Pleinement mise en oeuvre.</p>	<p>En juillet 2021, Metrolinx a signalé au Comité permanent des comptes publics que l'intégration complète des tarifs entre le réseau GO et les fournisseurs locaux de services de transport en commun comme la Commission de transport de Toronto (CTT) était une hypothèse formulée lors de l'élaboration des analyses de rentabilisation de la conception préliminaire des nouvelles gares, approuvées par le conseil d'administration de Metrolinx en mars 2018.</p> <p>La séquence des analyses de rentabilisation (initiale, préliminaire et complète) tout au long du cycle de vie du projet permet de veiller à ce que les décisions relatives à chaque projet soient prises à l'égard des plus récentes hypothèses d'intégration tarifaire disponibles à ce moment-là.</p> <p>Les stations SmartTrack ont été évaluées dans le cadre de l'analyse de rentabilisation de 2018 sur l'agrandissement du réseau GO pour les nouvelles stations RER, qui comprenait l'hypothèse de l'entente sur le tarif double (un rabais de 1,50 \$ pour les usagers qui transitent entre le réseau GO et celui de la CTT).</p> <p>Les récentes analyses de rentabilisation comprennent les changements apportés en 2019 pour réduire les tarifs de base du réseau GO et améliorer l'harmonisation avec les tarifs locaux du transport en commun. L'intégration tarifaire est maintenant considérée comme une analyse de sensibilité au besoin.</p> <p>La stratégie d'intégration des tarifs et des services continue d'être revue par le ministère des Transports et les municipalités.</p>
<p>Recommandation 13</p> <p>Le Comité permanent des comptes publics recommande que Metrolinx veille à ce que le choix des gares et les autres décisions de planification ne portent pas atteinte directement ou indirectement aux zones protégées du patrimoine naturel (p. 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.</p> <p>État : Pleinement mise en oeuvre.</p>	<p>En juillet 2021, Metrolinx a signalé au Comité permanent des comptes publics que dans le cadre du processus de planification des nouvelles gares et des autres infrastructures de transport en commun, une évaluation environnementale ou un processus d'évaluation des projets de transport en commun (PEPTC) est nécessaire. Les deux études tiennent compte des répercussions potentielles sur le patrimoine naturel et les caractéristiques environnementales, y compris les zones désignées dans le plan de la ceinture de verdure, l'escarpement du Niagara ou les zones de conservation régionales. La compatibilité avec les plans et politiques pertinents sera également prise en compte dans l'analyse de rentabilisation lorsque de nouvelles stations seront proposées. Metrolinx collabore étroitement avec les municipalités pour assurer la conformité aux plans officiels locaux. Pour les stations s'inscrivant dans le cadre de PATC proposées par un tiers dans le cadre de l'approche axée sur le marché, le promoteur de la station doit obtenir les approbations nécessaires auprès des autorités d'aménagement concernées pour assurer la compatibilité avec les plans d'aménagement applicables du territoire.</p>

Recommandation du Comité	État détaillé
<p>Recommandation 14</p> <p>Le Comité permanent des comptes publics recommande que Metrolinx ou le gouvernement provincial l'avisent de toute répercussion directe ou indirecte potentielle sur la ceinture de verdure (p. ex., les 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.</p> <p>État : Pleinement mise en oeuvre.</p>	<p>En juillet 2021, Metrolinx a signalé au Comité permanent des comptes publics que les plans d'utilisation des terres prévoient souvent de nouveaux aménagements, des densités plus élevées et une combinaison d'utilisations des terres situées à proximité des gares de transport en commun. Cette pratique est considérée comme une bonne pratique de planification et est conforme aux politiques du plan de croissance. Bien qu'il appuie cette pratique, Metrolinx n'est pas l'autorité d'approbation en matière d'aménagement du territoire. Toutes les décisions relatives à l'utilisation locale des terres, y compris tout nouvel aménagement situé près des stations de transport en commun (ou autrement), sont prises par la municipalité de concert avec les offices régionaux d'aménagement et le ministère des Affaires municipales et du Logement.</p> <p>Comme il est mentionné à la recommandation 13, une évaluation environnementale ou un processus d'évaluation des projets de transport en commun est effectué dans le cadre duquel de nouvelles stations et infrastructures de transport en commun sont envisagées, et chacun de ces processus traite des répercussions sur la ceinture de verdure et d'autres caractéristiques environnementales. Toutefois, ces études portent sur la gare de transport en commun et les infrastructures elles-mêmes et ils n'incluaient pas l'aménagement des terrains environnants.</p>
<p>Recommandation 15</p> <p>Le Comité permanent des comptes publics recommande à Metrolinx de s'assurer que le « scénario tendanciel » dans ses analyses de rentabilisation reflète bien l'état actuel des politiques de scénario tendanciel en vigueur, dont la politique tarifaire, au moment de la publication.</p> <p>État : Pleinement mise en oeuvre.</p>	<p>En juillet 2021, Metrolinx a signalé au Comité permanent des comptes publics que le guide sur l'analyse de rentabilisation, publié en avril 2019, précise que le scénario tendanciel devrait être tiré des engagements existants. Les investissements s'ajoutent à ce qui existe actuellement et à ce qui est actuellement financé, engagé ou exécuté. La conformité aux directives de l'analyse de rentabilisation est confirmée au moyen d'un processus d'assurance pour toutes les analyses de rentabilisation soumises au comité d'investissement de Metrolinx.</p>