



Metrolinx – Planification de la construction et de l'infrastructure du TLR

Audit de l'optimisation des ressources 2018

Pourquoi avons-nous effectué cet audit?

- Le plan régional de transport 2008 de l'Ontario désignait comme priorité les projets de train léger sur rail (TLR) afin de fournir aux navetteurs un réseau de transport en commun rapide, fréquent et fiable.
- Une planification et une réalisation efficaces sont essentielles pour assurer l'optimisation des ressources, compte tenu des montants importants consacrés à ces projets.
- Le gouvernement provincial s'est engagé à verser des sommes majeures pour ces projets (8,15 milliards de dollars en 2009).

Pourquoi est-ce important?

- La région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH) est l'une des régions d'Amérique du Nord qui connaît une croissance très rapide, et la demande future pour un réseau de transport efficace sera forte et constitue un défi.
- Les coûts de la congestion routière dans la RGTH s'élevaient à 3,3 milliards de dollars par année aux navetteurs. Ces coûts découlent des retards dans les déplacements, des répercussions environnementales, de l'augmentation des coûts des véhicules et de la probabilité accrue de collisions.

Ce que nous avons constaté

- Metrolinx a englouti environ 436 millions de dollars en coûts irrécupérables et supplémentaires de 2009 à 2018, soit 125 millions pour l'annulation et le report de deux projets, 286 millions pour les coûts en sus de la valeur du contrat et 25 millions pour gérer les problèmes liés au contrat de l'entreprise retenue pour fournir les wagons.
- Le consortium qui a construit le TLR Eglinton Crosstown a pris beaucoup de retard en 2017. Dans le cadre du contrat de diversification des modes de financement et de l'approvisionnement (DMFA) établi pour ce projet, Metrolinx dispose de recours limités pour tenir le consortium responsable des retards tant que celui-ci certifie qu'il achèvera le projet à temps. En février 2018, le consortium a déposé une réclamation contre Metrolinx pour une indemnisation et un report de la date limite. Metrolinx a négocié un accord avec le consortium, lui a fait promettre de respecter la date d'achèvement de septembre 2021 en lui versant 237 millions de dollars.
- Metrolinx a conclu avec une société de consultants trois contrats distincts d'une valeur globale de 272 millions de dollars pour la prestation de services de gestion de projet de 2010 à 2022 visant l'ensemble des projets de TLR et quelques autres projets. Avant de faire appel à la société de consultants, Metrolinx n'a pas évalué correctement la portée des travaux à effectuer ni déterminé ce que seraient des coûts raisonnables pour ces travaux. En ce qui concerne deux des contrats, d'une valeur de 145 millions de dollars, plus de la moitié de cette somme (environ 97 millions) a déjà été dépensée après seulement deux des cinq années prévues aux contrats. Au moment de notre audit, le personnel de Metrolinx chargé de la surveillance des consultants n'avait pas vérifié que les consultants ont effectué le travail nécessaire avant de payer les heures facturées, et Metrolinx n'a pas traité en temps opportun le problème de rendement insatisfaisant des sociétés de consultants.
- Metrolinx a confié à la société de consultants des travaux sans lien avec les projets précisés dans les contrats susmentionnés, pour un montant d'environ 1,5 million de dollars. Metrolinx a ainsi dépensé 1,2 million pour des services de gestion de projet sans lien avec le contrat pour le service express Union-Pearson et environ 367 000 \$ pour des conseils sur la réorganisation du Groupe des projets d'immobilisations de Metrolinx.
- La société de consultants a souvent imparti à d'autres consultants la réalisation de travaux prévus au contrat avec Metrolinx. Il serait possible pour Metrolinx de réaliser une meilleure optimisation des ressources s'il lançait un appel d'offres concurrentiel pour obtenir les services de consultants actuellement fournis par les sous-traitants en consultation.
- Metrolinx s'est engagé à acheter des wagons du TLR (pour Eglinton Crosstown, Sheppard East, Finch West et la ligne de transport en commun rapide de Scarborough) et à respecter les dates précises de livraison sans avoir conclu de contrat pour les travaux de conception et de construction des projets du TLR. Cependant, le contrat d'achat des wagons du TLR ne comprend aucune disposition à l'égard du risque de modification des plans de construction. Or, le nombre de wagons à modifier et les dates de livraison de ceux-ci ont été modifiés, ce qui a coûté 49 millions de dollars à Metrolinx (montant compris dans les 436 millions de dollars susmentionnés).

Conclusions

- La capacité de Metrolinx de planifier et réaliser de façon rentable un système de transport intégré a été affectée par les changements demandés aux plans par l'administration municipale et le gouvernement provincial, ce qui a entraîné des retards dans le projet et des coûts superflus.
- La construction du TLR Eglinton Crosstown se fait selon le modèle de diversification des modes de financement et d'approvisionnement (DMFA), dans lequel la majorité des risques sont assumés par le secteur privé. En vertu du contrat conclu avec le consortium DMFA, Metrolinx demeurait responsable du risque de non-réalisation du projet dans les délais et les limites du budget. À mi-chemin de ce projet, Metrolinx a réglé par négociation une réclamation avec le consortium pour continuer à s'assurer que le projet soit réalisé à temps.
- Metrolinx a donné à forfait des services de consultation en gestion de programmes sans documenter quel travail est censé être achevé et le coût estimatif du travail. Metrolinx peut améliorer la supervision, la passation de marchés et l'examen des travaux de consultation effectués en son nom.

Lire le rapport d'audit [Metrolinx - Planification de la construction et de l'infrastructure du TLR](http://www.auditor.on.ca) à www.auditor.on.ca