

Chapitre 3

Section 3.05

Metrolinx – Planification régionale des transports

Suivi de la section 4.08 du *Rapport annuel 2014* par le Comité permanent des comptes publics

En novembre 2015, le Comité permanent des comptes publics (le Comité) a tenu une audience publique sur le suivi effectué en 2014 de notre audit de 2012 portant sur la Planification régionale des transports de Metrolinx. En juin 2016, le Comité a déposé à l'Assemblée législative un rapport sur les constatations de l'audience. Un lien vers le rapport complet est fourni à l'adresse suivante : <http://www.auditor.on.ca/fr/content-fr/standingcommittee/standingcommittee-fr.html>.

Le Comité a formulé six recommandations et a demandé au ministère des Transports (le Ministère) et à Metrolinx de présenter un rapport en réponse à ses recommandations au début d'octobre 2016. Le Comité a adressé les recommandations à Metrolinx

plutôt qu'au Ministère, car le Plan régional de transport relève de la compétence de Metrolinx. Le Ministère et Metrolinx ont présenté leur réponse officielle au Comité le 5 octobre 2016. Un certain nombre de questions soulevées par le Comité étaient semblables aux observations formulées dans notre audit de 2012, pour lequel nous avons fait un suivi en 2014. La **figure 1** présente l'état de chaque mesure recommandée par le Comité.

Nous avons effectué des travaux d'assurance entre le 1^{er} avril 2017 et le 21 juillet 2017, et Metrolinx nous a remis une déclaration écrite selon laquelle, au 1^{er} septembre 2017, il nous avait fourni une mise à jour complète sur l'état des recommandations figurant dans le rapport du Comité.

Figure 1 : Résumé de l'état des mesures recommandées dans le rapport de juin 2016 du Comité

Préparé par le Bureau de la vérificatrice générale de l'Ontario.

	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
Recommandation 1	2		1		1
Recommandation 2	6	3	2		1
Recommandation 3	3		3		
Recommandation 4	4	1	1	1	1
Recommandation 5	5	1	4		
Recommandation 6	1	1			
Total	21	6	11	1	3
%	100	29	52	5	14

Conclusion globale

Selon les renseignements que nous a communiqués Metrolinx, au 21 juillet 2017, 29 % des mesures recommandées par le Comité avaient été pleinement mises en oeuvre, et 52 % étaient en voie de l'être. Il y avait eu peu de progrès, voire aucun, relativement à une mesure recommandée. Metrolinx n'a pas communiqué d'information démontrant que des comparateurs, comme le rendement réel du Réseau GO ou de la CTT, avaient été utilisés pour comparer les risques associés au modèle

d'approvisionnement public traditionnel et ceux liés aux projets de diversification des modes de financement et d'approvisionnement.

État détaillé des recommandations

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

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

Préparé par le Bureau de la vérificatrice générale de l'Ontario.

Recommandation du Comité	État détaillé
<p>Recommandation 1 Metrolinx doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> informer le Comité des résultats de l'examen du Plan régional de transport et de tout changement en découlant; État : En voie de mise en oeuvre d'ici mars 2019. publier un plan décennal de dépenses d'immobilisations qui comprendra la liste des projets prévus, le calendrier des chantiers, les coûts estimatifs et les sources de financement. État : Ne sera pas mise en oeuvre. 	<p>À l'automne 2015, Metrolinx a engagé l'examen imposé par la loi du Plan régional de transport. La première phase de l'examen a pris fin en août 2016, puis un document de synthèse a été publié. Metrolinx prévoit de diffuser une version à jour du Plan pour la consultation publique en 2017 et d'avoir terminé le Plan en mars 2019.</p> <p>Metrolinx n'a pas publié son plan décennal de dépenses d'immobilisations sous forme consolidée. Il a toutefois donné des précisions sur les projets liés au Plan régional de transport – le calendrier des travaux de construction, les coûts estimatifs et les sources de financement – dans différents documents, dont la Mise à jour 2017 sur l'infrastructure de l'Ontario, le document de synthèse sur le Plan, les rapports trimestriels présentés au conseil de Metrolinx, ses plans d'entreprise annuels, et les stratégies quinquennales. En outre, dans son Plan d'entreprise 2016-2017, Metrolinx a présenté (pour la première fois) un plan quinquennal d'immobilisations fournissant une ventilation générale des dépenses en immobilisations jusqu'en 2020-2021. Metrolinx a informé notre bureau qu'un tel plan sera inclus également dans ses plans d'entreprise quinquennaux subséquents. Metrolinx ne prévoit pas publier un plan décennal de dépenses en immobilisations.</p>

Recommandation du Comité	État détaillé
<p>Recommandation 2</p> <p>Metrolinx doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • fournir au Comité de l'information concernant les résultats financiers d'UP Express au terme de sa première année complète de service, et publier cette information sur le site Web de Metrolinx; État : En voie de mise en oeuvre d'ici mars 2018. • présenter au Comité la nouvelle étude de l'achalandage, une fois qu'elle sera terminée, et des données concernant le niveau de fréquentation requis, compte tenu des nouveaux tarifs, pour qu'UP Express entre dans ses frais; État : En voie de mise en oeuvre d'ici octobre 2017. • étudier des moyens d'intégrer UP Express à la Commission de transport de Toronto plutôt que de l'exploiter séparément; État : Ne sera pas mise en oeuvre. • améliorer la signalisation afin d'aider les usagers de la CTT et les usagers à l'aéroport à trouver UP Express, et veiller à ce que les réductions de tarif, notamment celles s'adressant aux détenteurs d'une carte Presto, soient clairement annoncées au public; État : Pleinement mise en oeuvre. • fournir au Comité de l'information concernant le niveau d'utilisation de la carte Presto par les passagers d'UP Express ainsi que des données sur l'achalandage (illustrant notamment l'écart entre les heures de pointe et les autres moments) depuis juin 2015; État : Pleinement mise en oeuvre. • présenter au Comité son plan pour l'électrification d'UP Express et d'autres couloirs ferroviaires. État : Pleinement mise en oeuvre. 	<p>La première année complète d'exploitation d'Union Pearson Express (UP Express) a pris fin en juin 2016. Les résultats des dix premiers mois de l'année sont déclarés dans le Rapport annuel 2015-2016 de Metrolinx, selon lequel les recettes tarifaires d'UP Express étaient inférieures de 41,8 millions de dollars à celles prévues en 2015-2016, ce qui est imputable au faible achalandage. Les résultats des deux derniers mois de la première année d'exploitation d'UP Express seront déclarés dans le Rapport annuel 2016-2017 de Metrolinx, qui sera déposé à l'Assemblée législative d'ici la fin de mars 2018.</p> <p>En décembre 2015, Metrolinx a commandé une étude de l'achalandage d'UP Express, prévue pour avril 2016. Toutefois, l'étude a été suspendue à la suite de la modification des tarifs annoncée en février 2016, car elle n'était plus pertinente. Une nouvelle étude a été mandatée en octobre 2016 et devait être achevée en novembre 2016. Au moment de notre suivi, Metrolinx n'avait pas terminé l'examen des résultats de l'étude et prévoyait achever le rapport en octobre 2017. De plus, Metrolinx n'a pas informé le Comité du nombre d'usagers requis pour atteindre le seuil de rentabilité. Il s'attend cependant à ce qu'UP Express soit subventionné au moins au cours des deux premières années.</p> <p>Metrolinx n'a pas étudié de moyens d'intégrer UP Express à la Commission de transport de Toronto (CTT), car il a décidé de combiner la responsabilité opérationnelle d'UP Express et du Réseau GO, qui relève du chef de l'exploitation de Metrolinx.</p> <p>Metrolinx a entrepris diverses initiatives de marketing et de publicité pour promouvoir le tarif réduit de 9 \$ d'UP Express (avec la carte Presto). Une signalisation supplémentaire a été installée dans les terminaux 1 et 3 de l'Aéroport Pearson de Toronto et dans la passerelle (près de la gare Union) et a été intégrée à celle du réseau souterrain PATH.</p> <p>Une mise à jour de l'achalandage et de l'utilisation de la carte tarifaire a été présentée au Comité en octobre 2016, ainsi qu'à notre bureau en mai 2017. Pour la période de juin 2016 à mai 2017, les utilisateurs de la carte Presto ont compté pour 33 % de l'achalandage total d'UP Express, une hausse de 28 % depuis l'an dernier. Avant la réduction des tarifs, qui est entrée en vigueur le 9 mars 2016, l'achalandage quotidien moyen s'élevait à 2 168 passagers. Après la réduction, il atteignait 7 592 passagers (4 844 hors des heures de pointe et 2 749 durant les heures de pointe) pour la période de mars 2016 à mai 2017.</p> <p>Metrolinx a fourni une mise à jour au Comité en octobre 2016. Il a inclus l'électrification d'UP Express et des services GO au programme de transport rapide sur rail régional du réseau GO. UP Express est aussi compris dans le plan d'électrification pour le couloir de Kitchener. Avant d'entreprendre le projet d'électrification, une analyse technique doit être menée dans le cadre du processus d'évaluation des projets de transport en commun, qui a commencé en juin 2017.</p>

Recommandation du Comité	État détaillé
<p>Recommandation 3</p> <p>Metrolinx doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • communiquer au Comité le coût final de la réfection du couloir ferroviaire de la gare Union au terme du projet; État : En voie de mise en oeuvre d'ici décembre 2017. • continuer à améliorer ses systèmes de gestion de projet, afin d'assurer un suivi efficace des projets individuels et de présenter régulièrement des rapports publics sur l'avancement des projets, notamment sur leur état et leurs coûts par rapport à leur budget; État : En voie de mise en oeuvre d'ici novembre 2017. • voir à ce que les marchés des projets futurs contiennent, s'il y a lieu, des clauses de prix plafond fermes et à ce qu'ils fassent l'objet d'une surveillance visant à assurer le respect de ces clauses. État : En voie de mise en oeuvre d'ici mars 2019. 	<p>Metrolinx a fait savoir que les travaux du quai couvert de la gare Union seront terminés en décembre 2017. Il s'est engagé à communiquer le coût final des travaux par voie de lettre au Comité permanent.</p> <p>Metrolinx procède actuellement à l'implantation d'un nouveau logiciel de gestion budgétaire et de production de rapports, qui servira à appuyer le suivi des projets. En particulier, le logiciel permettra le rapprochement des coûts réels et budgétés, ce qui améliorera le suivi des coûts des projets. Le logiciel est partiellement implanté pour le programme de transport en commun rapide. On procède actuellement à sa configuration pour le programme de transport rapide sur rail régional. Metrolinx prévoit avoir terminé l'implantation du logiciel d'ici novembre 2017. Ces modifications ont fait suite à la recommandation de notre audit de 2012 d'améliorer les systèmes d'information de gestion des projets.</p> <p>En plus des budgets des projets, Metrolinx peut constituer des provisions pour éventualités (montants en dollars en sus des budgets) au moment de l'adjudication des marchés. Ces sommes ne sont pas divulguées aux entrepreneurs et visent à atténuer les risques imprévus au moment de l'adjudication des marchés.</p> <p>Depuis le 10 juillet 2017, dans le cadre du nouveau système électronique d'approvisionnement, la valeur d'un marché doit être saisie pour que l'approvisionnement ait lieu. La valeur du marché fixe la limite que ne peuvent dépasser les reçus des fournisseurs, les bons de commande et les factures. Si ceux-ci sont supérieurs à la valeur totale du marché, le système n'autorisera pas le versement de paiements en l'absence d'une approbation permettant de passer outre.</p> <p>Les politiques de Metrolinx précisent les différents niveaux d'autorisation requis pour approuver les marchés et modifier les provisions pour éventualités. Toutefois, ces politiques n'exigent pas de fixer un prix plafond ferme à l'intégralité des marchés. Metrolinx a informé notre Bureau qu'il modifiera sa politique d'approvisionnement avant le 31 mars 2019 afin d'exiger l'établissement de prix plafonds pour les marchés de projets.</p>

Recommandation du Comité	État détaillé
<p>Recommandation 4</p> <p>Metrolinx doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> présenter au Comité une évaluation détaillée des risques, la répartition des risques entre Metrolinx et le partenaire privé ainsi que la méthode employée pour justifier le recours à la DMFA pour l'aménagement de la ligne Eglinton Crosstown; État : En voie de mise en oeuvre d'ici octobre 2017. utiliser, s'il y a lieu, des comparateurs, comme les résultats réels de Réseau GO ou de la CTT, au lieu de se fier à des normes sectorielles calculées par des conseillers externes lorsqu'il compare les risques associés respectivement au modèle public traditionnel et à la DMFA; État : Peu ou pas de progrès. publier les évaluations de risques détaillées ayant servi à justifier le recours à la DMFA, de même que la méthode d'évaluation des risques qu'il a employée, de sorte que des experts indépendants puissent vérifier les résultats; État : Ne sera pas mise en oeuvre. publier, dès que possible, les marchés conclus, y compris les annexes donnant un aperçu de la portée de ces marchés. État : Pleinement mise en oeuvre. 	<p>En février 2016, Metrolinx a présenté au Comité le rapport d'évaluation de l'optimisation des ressources se rapportant à la diversification des modes de financement et d'approvisionnement (DMFA) pour l'aménagement de la ligne Eglinton Crosstown, qui a été rédigé par Infrastructure Ontario. L'évaluation a fait état d'économies estimatives mais, comme indiqué dans le rapport du Comité, elle ne renfermait aucun détail concernant l'évaluation des risques associés aux deux modèles d'exécution. Au moment de notre suivi, Metrolinx n'avait pas fourni d'autre information sur la DMFA au Comité. Cependant, Metrolinx avait obtenu d'Infrastructure Ontario des détails additionnels sur l'évaluation des risques pour la ligne Eglinton Crosstown, et il attendait une confirmation d'Infrastructure Ontario aux fins de la communication de ces renseignements au Comité.</p> <p>Metrolinx utilise les méthodes standards d'Infrastructure Ontario et compte sur son expertise en évaluation de l'optimisation des ressources en ce qui concerne les options d'approvisionnement. Durant notre travail de suivi, Metrolinx n'a pu nous fournir d'information démontrant que des comparateurs, comme le rendement réel du Réseau GO ou de la CTT, avaient été utilisés pour comparer les risques associés au modèle d'approvisionnement public traditionnel et ceux liés à la DMFA. Metrolinx nous a toutefois informés qu'il travaillera en coordination avec Infrastructure Ontario pour déterminer des comparateurs pertinents à l'appui de l'évaluation des risques associés au modèle d'approvisionnement public traditionnel et ceux liés à la DMFA.</p> <p>Metrolinx a présenté au Comité le rapport public d'évaluation de l'optimisation des ressources justifiant le recours à la DMFA pour la ligne Eglinton Crosstown. Selon Metrolinx, les renseignements détaillés relatifs à l'évaluation contiennent de l'information délicate sur le plan commercial concernant le proposant retenu qui ne peut être divulguée.</p> <p>Depuis le 31 mars 2017, Metrolinx met à la disposition du public les résultats des appels d'offres pour tous les processus d'approvisionnement fermés et adjugés après le 1^{er} janvier 2017. Cela comprend des renseignements généraux sur les soumissions reçues, notamment les soumissionnaires, les adjudicataires, la date d'adjudication et le montant des marchés adjugés. Est aussi comprise une copie du document d'appel d'offres, qui précise la portée des travaux. Cette information est consultable sur le site Web de Metrolinx : http://www.metrolinx.com/tenders/fr/tenders.aspx.</p>

Recommandation du Comité

État détaillé

Recommandation 5

Metrolinx doit :

- présenter au Comité un aperçu des prochaines étapes du processus d'intégration tarifaire entre les réseaux de transport de la RGTH et résoudre les problèmes qui font obstacle au déploiement du système Presto dans ces réseaux;

État : En voie de mise en oeuvre d'ici décembre 2018.

- envisager d'offrir des subventions de fonctionnement pour régler les différends entre sociétés de transport relativement au partage des recettes;

État : En voie de mise en oeuvre d'ici décembre 2018.

- présenter au Comité un rapport détaillé concernant les moyens que Metrolinx prend pour atténuer les risques relevés dans l'audit de la technologie;

État : Pleinement mise en oeuvre.

- fournir au Comité toutes les modifications apportées au contrat-cadre d'approvisionnement et de services conclu en 2006 entre la province et le fournisseur;

État : En voie de mise en oeuvre d'ici octobre 2017.

En mars 2017, l'utilisation générale du système Presto dans les réseaux de transport en commun participants de la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH) (à l'exclusion de la CTT et d'UP Express) s'élevait à 56 %, comparativement au taux de 17 % au moment de notre audit de 2012 et de 52 % lors de notre suivi de 2014. À cette date, l'utilisation du système Presto se situait à 12 % dans le réseau de la CTT et à 19 % pour UP Express. Comme indiqué dans son Plan d'entreprise 2017-2022, Metrolinx projette que 80 % des trajets dans les réseaux de transport en commun participants seront payés avec la carte Presto d'ici 2022.

Comme signalé au Comité, un exercice est en cours pour évaluer les structures tarifaires potentielles et pour examiner les incidences sur les clients et les passagers ainsi que les approches de mise en oeuvre. Une analyse de rentabilisation des différentes options devrait être terminée en septembre 2017. Au moment de notre audit, Metrolinx comptait avoir achevé la Stratégie d'intégration tarifaire en décembre 2018.

Metrolinx a conclu une entente d'intégration tarifaire avec plusieurs fournisseurs de services municipaux, qui permet aux usagers d'utiliser à la fois le Réseau GO et les services de transport en commun locaux, afin de bénéficier de tarifs réduits (aux frais de Metrolinx). En 2015-2016, ce programme « cotarifaire » a favorisé l'utilisation intégrée des transports en commun locaux et régionaux et a versé des subventions de 12,8 millions de dollars à 11 fournisseurs de services municipaux. En 2016-2017, 13 fournisseurs municipaux ont touché 13,6 millions de dollars.

Metrolinx nous a fait savoir que la Stratégie d'intégration tarifaire, qui devrait être achevée en décembre 2018, examinera différentes options de partage des recettes tarifaires tirées des trajets de transport en commun qui traversent plusieurs municipalités.

En 2014, Metrolinx a retenu les services d'un tiers pour mener un audit de la technologie du système Presto. Metrolinx a présenté deux mises à jour au Comité en septembre 2016 et février 2017, qui décrivaient l'état des mesures prises pour atténuer les risques cernés dans l'audit. L'une des principales mesures consistait à mettre à niveau le logiciel et le matériel du système Presto, ce qui a été fait en octobre 2016. Cette mise à niveau comprenait des essais pour assurer la capacité voulue pour l'adoption de Presto par la CTT.

En octobre 2016, Metrolinx a présenté au Comité les modifications apportées au contrat-cadre d'approvisionnement et de services de 2006 intervenu entre la province et l'entrepreneur. En juin 2016, Metrolinx a signé le prolongement de six ans du contrat-cadre, qui comprenait le renouvellement de tous les services de l'entrepreneur et la renégociation des tarifs. Metrolinx a fourni à notre bureau une copie du contrat-cadre révisé passé avec l'entrepreneur et compte présenter une copie au Comité avant la fin d'octobre 2017.

Recommandation du Comité	État détaillé
<ul style="list-style-type: none"> inclure, dans les dépenses estimatives en immobilisations de Presto, les coûts liés à l'implantation complète du système dans les réseaux de transport de la RGTH et suivre l'évolution des coûts réels en comparaison des projections pour en faire rapport annuellement. <p>État : En voie de mise en oeuvre d'ici mars 2018.</p>	<p>D'après son dernier Rapport annuel, Metrolinx a effectué des dépenses d'immobilisations de 133,6 millions de dollars pour l'implantation du système Presto en 2015-2016. Cependant, le rapport ne compare pas ces dépenses et les prévisions dans les plans d'entreprise antérieurs, et ne présente pas le total des coûts cumulatifs liés à l'implantation de Presto.</p> <p>Comme signalé au Comité en octobre 2016, les frais d'immobilisations globaux pour implanter Presto dans la RGTH et à Ottawa se chiffraient à 749 millions de dollars en mars 2016.</p> <p>Les dépenses d'immobilisations prévues pour les cinq prochains exercices sont présentées dans les plans d'entreprise annuels de Metrolinx. Le Plan d'entreprise 2016-2017 prévoit des investissements en immobilisations de 235 millions de dollars dans le système Presto en 2016-2017, de 78 millions en 2017-2018, et de 35 millions par exercice pour 2018-2019, 2019-2020 et 2020-2021.</p> <p>D'après les estimations ci-dessus, d'ici le 31 mars 2021, les investissements en immobilisations effectués par Metrolinx pour implanter le système Presto totaliseront 1,167 milliard de dollars. Metrolinx s'est engagé à déclarer les dépenses d'immobilisations réelles par rapport aux prévisions dans tous ses rapports annuels à compter de celui de 2016-2017, qui devrait être déposé à l'Assemblée législative en mars 2018.</p>
<p>Recommandation 6</p> <p>Metrolinx doit rendre compte au Comité des mesures qu'il met en oeuvre pour atténuer la circulation et la congestion dans les transports en commun au centre-ville de Toronto.</p> <p>État : Pleinement mise en oeuvre.</p>	<p>En octobre 2016, Metrolinx a fourni au Comité une mise à jour résumant les initiatives achevées et en cours, qui présentent des avantages particuliers pour le centre-ville de Toronto. Ces initiatives comprennent le prolongement des services de transport sur rail et par autobus du réseau GO, l'implantation d'UP Express, l'expansion du système Presto, la ligne de transport léger sur rail Eglinton Crosstown, le service d'autobus rapide dans la région de York et à Mississauga, et la ligne de décongestion au centre-ville.</p>