



Communiqué

Pour diffusion immédiate

5 décembre 2018

Les modifications aux projets de TLR de Metrolinx ont coûté des millions et entraîné des retards, selon la vérificatrice générale

(TORONTO) Les travaux de Metrolinx pour les projets de transport léger sur rail (TLR) dans la région du Grand Toronto et de Hamilton (RGTH) ont connu des retards et engendré des coûts inutiles de millions de dollars notamment en raison de changements demandés par les administrations municipale et provinciale après le début des travaux, affirme la vérificatrice générale Bonnie Lysyk dans son *Rapport annuel 2018* publié aujourd'hui.

M^{me} Lysyk a ajouté qu'en ce qui concerne la planification et la réalisation des projets de TLR, Metrolinx a englouti environ 436 millions de dollars en coûts irrécupérables et supplémentaires de 2009 à 2018 en raison de problèmes liés à l'évolution du processus de planification du transport en commun pour la RGTH et à la façon dont Metrolinx s'acquitte de ses responsabilités.

« Après l'annonce ou l'approbation de certains projets, les administrations provinciale et municipale ont modifié leurs décisions sur ce qui devait être construit et à quel moment, alors des investissements majeurs avaient déjà été faits », a expliqué M^{me} Lysyk après le dépôt du Rapport à l'Assemblée législative.

« Par exemple, des décisions de la Ville de Toronto concernant le projet de transport en commun rapide à Scarborough ont été modifiées à trois reprises entre 2011 et 2013; en fin de compte, le projet a été annulé. De même, le projet de transport sur rail léger (LRT) Sheppard a été retardé de plus de 10 ans, depuis sa date initiale d'achèvement prévue en 2013. L'annulation et les retards ont engendré des coûts irrécupérables de 125 millions de dollars, et un montant de 75 millions à recouvrer auprès de la Ville de Toronto. »

Voici quelques-unes des principales constatations du Rapport.

- Metrolinx a signé avec un consortium un contrat de diversification des modes de financement et de l'approvisionnement (DMFA) pour la construction du LRT Eglinton Crosstown. Les contrats de DMFA comprennent généralement une prime pour compenser les risques de dépassement des coûts et de retards du projet assumés par les partenaires du secteur privé. Or, dans ce contrat de DMFA, l'entière responsabilité des risques n'était pas assurée par le secteur privé, puisque Metrolinx a été tenu de verser 237 millions de dollars en 2018 au consortium pour que celui-ci respecte la date d'achèvement fixée à septembre 2021.
- En 2010, Metrolinx a signé un contrat avec la société Bombardier pour la livraison dès 2013 de 182 véhicules destinés aux projets de TLR de Toronto. Or, l'approvisionnement en véhicules a été réalisé avant la mise en œuvre des principaux contrats de conception et de construction des projets de TLR. Les clauses régissant l'approvisionnement en véhicules ne tenaient pas suffisamment compte de la possibilité de changements aux plans du projet qui auraient une incidence sur le nombre de véhicules requis et la date de livraison.

- Les projets de TLR de Toronto ont été considérablement modifiés après la signature du contrat avec Bombardier. Le nombre de véhicules requis a été modifié, et les dates de livraison ont été repoussées. Metrolinx a payé à Bombardier un montant de 19 millions de dollars pour tenir compte des changements au calendrier de production et de la remise à une date ultérieure de la livraison des véhicules. Après avoir réduit le nombre de véhicules, les 76 véhicules acquis en définitive ont coûté 30 millions de dollars de plus que le coût prévu dans le contrat initial.
- Après avoir conclu ses négociations avec Bombardier sur la modification du calendrier de livraison des véhicules, l'organisme a soulevé des préoccupations au sujet des progrès de l'entreprise dans la conception des véhicules. Metrolinx a consacré 25 millions de dollars en coûts de supervision, d'administration, de planification d'urgence et de services juridiques pour gérer la situation.
- Metrolinx n'a pas évalué correctement l'ampleur des services de gestion de programme dont il aurait besoin pour les projets de TRL et d'autres grands projets, et il y a un risque élevé que l'organisme doive relever le plafond de 272 millions de dollars fixé pour les contrats avec des consultants avant l'échéance de ceux-ci entre 2020 et 2022.

Renseignements :
Bonnie Lysyk
Vérificatrice générale
(416) 327-1326

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

 @OntarioAuditor

Le Bureau de la vérificatrice générale de l'Ontario est un bureau indépendant de l'Assemblée législative qui mène des audits de l'optimisation des ressources et des audits financiers du gouvernement provincial et de ses ministères et organismes. Il audite également les organismes du secteur parapublic qui reçoivent un financement provincial. Sa vision est d'offrir une valeur et un niveau d'assurance exceptionnels aux députés à l'Assemblée législative, au Comité permanent des comptes publics et à l'ensemble de la population ontarienne en faisant un travail de haute qualité qui favorise la responsabilisation, l'optimisation des ressources et une gouvernance efficace dans le secteur public de l'Ontario.