

Legislative  
Assembly of  
Ontario



Assemblée  
législative de  
l'Ontario

---

# COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS

## METROLINX – PLANIFICATION RÉGIONALE DES TRANSPORTS

(Rapport annuel 2014 de la vérificatrice générale de l'Ontario, section 4.08)

1<sup>re</sup> session, 41<sup>e</sup> législature  
65 Elizabeth II



ISBN 978-1-4606-7483-3 (Imprimé)  
ISBN 978-1-4606-7485-7 [Anglais] (PDF)  
ISBN 978-1-4606-7487-1 [Français] (PDF)  
ISBN 978-1-4606-7484-0 [Anglais] (HTML)  
ISBN 978-1-4606-7486-4 [Français] (HTML)



Legislative  
Assembly of  
Ontario



Assemblée  
législative de  
l'Ontario

L'honorable Dave Levac  
Président de l'Assemblée législative

Monsieur le président,

Le comité permanent des comptes publics a l'honneur de présenter son rapport et de le confier à l'Assemblée.

Le président du comité,

Ernie Hardeman

Queen's Park  
Juin 2016



# COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS

## LISTE DES MEMBRES

1<sup>re</sup> session, 41<sup>e</sup> législature

ERNIE HARDEMAN  
Président

LISA MACLEOD  
Vice-présidente

\*CHRIS BALLARD

JOHN FRASER

PERCY HATFIELD

HARINDER MALHI

\*\*PETER MILCZYN

JULIA MUNRO

LOU RINALDI

\*ARTHUR POTTS a été remplacé par CHRIS BALLARD le 5 avril 2016.

\*\*HAN DONG a été remplacé par PETER MILCZYN le 5 avril 2016.

CHERI DINOVO et MICHAEL HARRIS ont régulièrement été membres suppléants du comité.

---

VALERIE QUIOC LIM  
Greffière du comité

ERICA SIMMONS  
Recherchiste



---

## TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	1
REMERCIEMENTS	1
CONTEXTE	1
Metrolinx	1
Plan régional de transport	1
OBJECTIF ET PORTÉE DE L'AUDIT	2
Audit de 2012	2
AUDIT DE SUIVI DE 2014	2
RÉSUMÉ DES AUDIENCES	2
PROBLÈMES SOULEVÉS DANS LE CADRE DE L'AUDIT ET AUPRÈS DU COMITÉ	4
Metrolinx et le Plan régional de transport	4
Union Pearson Express	5
Revitalisation de la gare Union	6
Diversification des modes de financement et d'approvisionnement (DMFA)	7
PRESTO et la PROCHAINE GÉNÉRATION DE PRESTO (PGP)	8
Prolongement du métro à Scarborough	10
Transport en commun dans la ville et la région de Toronto	10
LISTE COMPLÈTE DES RECOMMANDATIONS DU COMITÉ	11



## **PRÉAMBULE**

Le 18 novembre 2015, le Comité permanent des comptes publics a tenu des audiences publiques sur l'audit (section 4.08 du *Rapport annuel 2014* de la vérificatrice générale) Metrolinx – Planification régionale des transports, un domaine régi par le ministère des Transports et Metrolinx.

Le Comité avalise les observations et les recommandations de la vérificatrice générale et présente ses propres constats, points de vue et recommandations dans le présent rapport. Le Ministère est prié de donner suite à ces recommandations par écrit à la greffière du Comité dans les 120 jours civils suivant le dépôt du rapport auprès du président de l'Assemblée législative, sauf indication contraire.

## **REMERCIEMENTS**

Le Comité souhaite remercier les représentants du ministère des Transports et de Metrolinx. Il souhaite également souligner la contribution du Bureau de la vérificatrice générale, de la greffière du Comité et du personnel du Service de recherche de l'Assemblée législative aux audiences et à la rédaction du présent rapport.

## **CONTEXTE**

### **Metrolinx**

Metrolinx est un organisme du gouvernement de l'Ontario, qui a été créé en vertu de la *Loi de 2006 sur la Régie des transports du grand Toronto*, aujourd'hui la *Loi de 2006 sur Metrolinx*. L'un des objets fondamentaux de l'organisme est d'exercer un leadership en ce qui concerne la coordination, la planification, le financement et l'aménagement d'un réseau intégré de transport multimodal dans la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH).

La RGTH est composée de deux municipalités à palier unique (Toronto et Hamilton), de quatre municipalités régionales (Durham, Halton, Peel et York) et de 24 municipalités locales.

### **Plan régional de transport**

Le Plan régional de transport (PRT) de l'organisme, adopté en 2008, établit les priorités, les politiques et les programmes relatifs à la mise en œuvre d'un réseau de transport à la grandeur de la RGTH.

Le PRT vise à aménager un réseau de transport en commun rapide de plus de 1 200 km, de façon à ce que 80 % des habitants de la RGTH vivent à moins de 2 km du réseau. Le calendrier de mise en œuvre du PRT s'étale sur 25 ans. Le coût estimatif des travaux d'amélioration et d'agrandissement du réseau de transport dans la RGTH s'élève à 50 milliards de dollars. S'ajoutent à cette somme les coûts des travaux d'entretien requis pour maintenir les nouvelles infrastructures en bon état.

Pour ses 15 premières années, le PRT prévoit un certain nombre de priorités, notamment divers projets de train léger et d'autobus rapide dans la RGTH, le couloir ferroviaire Union Pearson Express (UP Express) entre l'aéroport international Pearson et la gare Union, la revitalisation de la gare Union et la poursuite de l'élaboration du système électronique de carte tarifaire PRESTO et son implantation.

## **OBJECTIF ET PORTÉE DE L'AUDIT**

### **Audit de 2012**

Les résultats du premier audit de l'optimisation des ressources (AOR) concernant Metrolinx et la planification régionale des transports ont été publiés dans le *Rapport annuel 2012* du vérificateur général. L'audit de 2012 avait pour objectif de déterminer si Metrolinx avait mis en place des procédures et des systèmes adéquats pour mettre en œuvre de façon efficiente les premières étapes du PRT et pour faire régulièrement rapport sur les activités et les progrès effectués concernant la réalisation du PRT.

### **AUDIT DE SUIVI DE 2014**

L'audit de suivi de 2014 a permis de constater que le tiers des recommandations formulées dans le cadre de l'audit de 2012 avaient été mises en œuvre. Il fallait cependant prévoir plus de temps pour répondre entièrement à certaines autres recommandations, notamment :

- la définition du modèle de gestion de l'UP Express afin d'en assurer l'exploitation viable et durable;
- l'élaboration par Metrolinx, en collaboration avec le gouvernement provincial et les fournisseurs de services de transport, d'une stratégie visant à améliorer l'intégration tarifaire entre les réseaux de transport en commun de la RGTH<sup>1</sup>.

### **RÉSUMÉ DES AUDIENCES**

- Le plan Faire progresser l'Ontario, annoncé dans le cadre du budget de 2015, prévoit un financement supplémentaire de 31,5 milliards de dollars sur 10 ans pour l'aménagement d'un réseau intégré de transport pour la province.
- Comme le recommandait le vérificateur général en 2012, Metrolinx continue de raffiner le cadre d'analyse coûts-avantages dont elle se sert pour prendre des décisions en matière d'investissement dans des infrastructures de transport.

---

<sup>1</sup> Bureau de la vérificatrice générale de l'Ontario, « Metrolinx – Planification régionale des transports, suivi des audits de l'optimisation des ressources, section 3.09 du *Rapport annuel 2012* », section 4.08 du *Rapport annuel 2014*, p. 575.

- Metrolinx est aussi en train de raffiner ses méthodes concernant la mise en place d'infrastructures selon le modèle de la diversification des modes de financement et d'approvisionnement (DMFA).
- En 2013, Metrolinx a adopté une politique d'approbation des projets d'immobilisations qui exige une évaluation préalable de la méthode d'exécution proposée, une évaluation des risques du projet et l'élaboration de plans d'action visant à atténuer ces risques.
- Le budget de construction du projet Eglinton Crosstown est de 5,3 milliards de dollars, ou de 9,1 milliards de dollars si l'on tient compte des coûts sur 30 ans associés à l'entretien et au cycle de vie. Selon un contrat initial, c'est la Commission de transport de Toronto (CTT) qui exploitera la ligne Eglinton Crosstown durant les 10 premières années de service.
- Les sociétés de transport de la RGTH sont maintenant toutes prêtes à utiliser le système de carte tarifaire PRESTO. D'ici la fin de 2016, l'installation des lecteurs dans l'ensemble du réseau de la CTT devrait être achevée. Le contrat initial de 10 ans conclu avec le fournisseur de PRESTO arrive à échéance en 2016; Metrolinx évalue donc actuellement différentes options en vue de conclure un contrat d'approvisionnement qui entrerait en vigueur l'an prochain.
- Des consultations sont en cours avec les parties intéressées pour revoir officiellement le Plan régional de transport.
- Bien que l'achalandage sur le couloir ferroviaire UP Express reliant la gare Union du centre-ville de Toronto et l'aéroport international Pearson soit d'environ 2 500 passagers par jour, Metrolinx vise 5 000 usagers par jour d'ici juin 2016 et le recouvrement des coûts de fonctionnement dans les trois à cinq premières années de service.
- Les évaluations environnementales ont été réalisées, et l'approbation a été accordée pour l'électrification de la ligne UP Express. Un financement de dix ans a été reçu pour l'électrification de cinq des sept couloirs ferroviaires, et les évaluations environnementales concernant ces projets sont en cours. Metrolinx prévoit électrifier le Réseau GO et la ligne UP Express simultanément.
- Metrolinx a ajouté 14 nouveaux trains sur le Réseau GO en milieu de journée, soit l'équivalent de près de 20 000 places additionnelles chaque jour, à un tarif compris entre cinq et sept dollars. Cette mesure s'inscrit dans le cadre de l'agrandissement du service ferroviaire express régional, dont l'objectif est d'accroître progressivement le niveau de service, pour l'amener à une fréquence d'un passage toutes les 15 minutes le jour, le soir et la fin de semaine. Par ailleurs, des pourparlers sont en cours

avec certaines municipalités en ce qui concerne l'utilisation de voies du CP pour étendre le service vers l'est.

## **PROBLÈMES SOULEVÉS DANS LE CADRE DE L'AUDIT ET AUPRÈS DU COMITÉ**

Des problèmes importants ont été soulevés lors de l'audit et auprès du Comité. Le Comité estime que les problèmes suivants sont particulièrement importants.

### **Metrolinx et le Plan régional de transport**

Le vérificateur (2012) a recommandé que Metrolinx :

doit s'assurer que tous les projets figurant dans le Plan régional de transport font l'objet d'analyses coûts-avantages rigoureuses qui tiennent compte des besoins et des impacts financiers, économiques, environnementaux et sociaux, et que les décisions d'investissement dans l'infrastructure du transport en commun sont fondées sur ces analyses<sup>2</sup>.

Selon l'audit de suivi de 2014, « peu ou pas de progrès » avait été accompli en ce sens<sup>3</sup>.

Le Comité a fait valoir qu'il était important que les décisions de Metrolinx concernant les investissements en infrastructures de transport en commun reposent sur une planification fondée sur des faits et sur des analyses coûts-avantages rigoureuses qui tiennent compte de la valeur du transport en commun pour l'économie et comme moyen d'atteindre des objectifs plus larges en matière de politiques publiques.

Le vérificateur a aussi indiqué que sans un financement durable et à long terme, Metrolinx ne pourra pas remplir son mandat en premier, qui est d'aménager un réseau de transport régional intégré. Le Comité a demandé si Metrolinx avait pu définir clairement des cibles quant à la mise en œuvre complète du Plan régional de transport. Le personnel de Metrolinx a répondu que le financement de plus de 30 milliards de dollars promis par le gouvernement pour le transport en commun et le transport régional était un pas important dans la bonne direction. Metrolinx tient actuellement des consultations publiques avec les parties intéressées dans le cadre de l'examen prévu par la loi du Plan régional de transport. L'examen sera achevé en été 2016 et publié en 2017.

### **Recommandations du Comité**

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

---

<sup>2</sup> « Suivi », p. 585.

<sup>3</sup> *Ibid.*

## 1. Metrolinx doit :

- **informer le Comité des résultats de l'examen du Plan régional de transport et de tout changement en découlant;**
- **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.**

## Union Pearson Express

Le vérificateur avait recommandé que Metrolinx collabore avec le ministère des Transports pour définir clairement le modèle d'affaires selon lequel l'UP Express sera exploité, afin d'assurer la viabilité de l'entreprise. De plus, étant donné l'importance de disposer de projections d'achalandage fiables, Metrolinx doit périodiquement mettre à jour ses prévisions.

Le Comité s'est informé des coûts de fonctionnement annuels prévus de l'UP Express et du déficit de la première année de service. Dans son plan d'activités relatif à l'UP Express, Metrolinx a fait état d'un coût de fonctionnement estimatif de 68,1 millions de dollars en 2015-2016. Comme cette ligne n'a été mise en service qu'en juin 2015, les données complètes concernant le déficit de fonctionnement annuel n'étaient pas connues.

Les membres du Comité ont ensuite demandé comment Metrolinx comptait doubler l'achalandage actuel de l'UP Express pour atteindre une moyenne de 5 000 passages par jour d'ici la fin de la première année de service.

L'information qu'a alors fournie Metrolinx indique que l'achalandage mensuel, entre juin et décembre 2015, a varié entre 65 593 passages (en novembre) et 79 010 passages (en octobre). Le nombre total de passages enregistrés lors de cette période (507 055) équivalait à moins de la moitié de ce qu'avait initialement prévu Metrolinx : l'organisme avait prévu 1,8 million de passages pour la première année complète de service. Suivant cette cible, l'achalandage mensuel moyen aurait dû être d'environ 150 000 passages.

En octobre 2015, 23 % des passagers de l'UP Express ont payé un tarif réduit au moyen de la carte PRESTO, 21 % ont profité d'une réduction en raison de leur appartenance à une catégorie particulière (aînés, étudiants, enfants) ou ont acheté un produit à tarif spécial, et les autres (56 %) ont payé le plein tarif. L'achalandage dans les deux directions était à son maximum entre 16 h et 17 h (entre 120 et 140 passages par heure, environ), et il était à son plus bas à 1 h (moins de 20 passages par heure). Chaque heure, ce sont quatre trains de trois voitures chacun qui relient la gare Union et l'aéroport international Pearson, dans chaque direction. Chaque train compte 173 sièges.

Les tarifs de l'UP Express ont été réduits le 9 mars 2016. Metrolinx réalise actuellement une étude pour évaluer l'effet de cette mesure sur l'achalandage.

## Recommandations du Comité

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

**2. Metrolinx doit :**

- **fournir au Comité de l'information concernant les résultats financiers de l'UP Express au terme de sa première année complète de service, et publier cette information sur le site Web de Metrolinx par la suite;**
- **présenter au Comité la nouvelle étude d'achalandage, une fois qu'elle sera terminée, et des données concernant le niveau de fréquentation requis, compte tenu des nouveaux tarifs, pour que l'UP Express entre dans ses frais;**
- **étudier des moyens d'intégrer l'UP Express à la Commission de transport de Toronto plutôt que de l'exploiter séparément;**
- **améliorer la signalisation afin d'aider les usagers de la CTT et les usagers à l'aéroport à trouver l'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;**
- **fournir au Comité de l'information concernant le niveau d'utilisation de la carte PRESTO par les passagers de l'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;**
- **présenter au Comité son plan pour l'électrification de l'UP Express et d'autres couloirs ferroviaires.**

## **Revitalisation de la gare Union**

Le vérificateur a signalé que les coûts de deux projets importants liés à la revitalisation de la gare Union, soit la réfection du quai couvert et le remplacement des dispositifs d'aiguillage dans le couloir ferroviaire de la gare, avaient augmenté substantiellement. Le Comité a cherché à connaître les raisons de cette augmentation et à savoir si Metrolinx avait pris des mesures pour améliorer ses systèmes de gestion de projet.

Des données supplémentaires fournies par Metrolinx indiquent que le coût total de remplacement des dispositifs d'aiguillage du couloir ferroviaire de la gare en 2012 s'est élevé à 87,8 millions de dollars, soit plus du double du bon de commande original de 37,6 millions de dollars, libellé en 2006. Metrolinx a expliqué que le bon de commande original avait été rédigé en fonction des données disponibles à l'époque et que l'estimation des coûts avait pu augmenter en raison de la complexité et de l'âge de l'infrastructure (les dispositifs d'aiguillage datant des années 1920).

À la fin de janvier 2016, les coûts engagés pour la réfection du quai couvert de la gare Union étaient de 249,6 millions de dollars. La province a promis 270 millions de dollars pour ce projet, dont le budget initial était de 220 millions de dollars. Selon Metrolinx, le fait de devoir composer avec une gare à la fois patrimoniale et en activité ainsi qu'avec d'autres chantiers situés à proximité a entraîné plusieurs changements relativement à l'étendue du projet.

### **Recommandations du Comité**

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

#### **3. Metrolinx doit :**

- **communiquer au Comité le coût final de la réfection du couloir ferroviaire de la gare Union au terme du projet;**
- **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;**
- **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.**

### **Diversification des modes de financement et d'approvisionnement (DMFA)**

Une DMFA est une entente contractuelle entre le gouvernement et le secteur privé, dans le cadre de laquelle les entreprises privées réalisent de grands projets d'infrastructure et fournissent d'autres services, tandis que les responsabilités et les risques commerciaux sont partagés entre les parties.

Le vérificateur a recommandé que l'expérience réelle découlant d'acquisitions récentes d'infrastructures selon les deux modes (méthode traditionnelle et DMFA) soit évaluée de façon approfondie lorsqu'on attribue des valeurs aux risques transférables.

Le Comité a demandé comment le risque associé au secteur public avait été évalué pour ce qui est de la DMFA de la ligne Eglinton Crosstown. Le personnel de Metrolinx a expliqué que l'organisme avait examiné des projets similaires pour y relever les risques associés à ce type de projet et pour chiffrer ces risques dans l'hypothèse d'un modèle d'exécution public, d'une part, et dans l'hypothèse d'une DMFA, d'autre part.

Entre autres données supplémentaires fournies par Metrolinx figurait le rapport d'un audit de l'optimisation des ressources (AOR) portant sur le partenariat public-privé conclu aux fins de l'aménagement de la ligne Eglinton Crosstown. Ce rapport de février 2016 indiquait que l'exécution du projet selon une DMFA générerait des économies d'environ 2,2 milliards de dollars, principalement grâce

à la différence entre la valeur des risques associés à chaque modèle, soit 3,2 milliards de dollars pour le modèle traditionnel contre 561 millions de dollars pour une DMFA. Or, le rapport ne contenait aucun détail concernant l'évaluation de ces risques.

#### **Recommandations du Comité**

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

##### **4. Metrolinx doit :**

- **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 une DMFA pour l'aménagement de la ligne Eglinton Crosstown;**
- **utiliser, s'il y a lieu, des comparateurs, comme les résultats réels de GO Transit ou de la CTT, au lieu de se fier à des normes sectorielles calculées par des conseillers externes lorsqu'elle compare les risques associés respectivement au modèle public traditionnel et à la DMFA;**
- **publier les évaluations de risques détaillées ayant servi à justifier le recours à la DMFA de même que la méthode d'évaluation qu'il a employée, de sorte que des experts indépendants puissent vérifier les résultats;**
- **publier, dès que possible, les marchés conclus, y compris les annexes donnant un aperçu de la portée de ces marchés.**

#### **PRESTO et la PROCHAINE GÉNÉRATION DE PRESTO (PGP)**

Le vérificateur général a décrit PRESTO et la PGP (PROCHAINE GÉNÉRATION DE PRESTO) comme étant l'un des systèmes de carte tarifaire les plus onéreux au monde, dans sa catégorie. Il a aussi constaté que le système n'avait pas favorisé l'intégration tarifaire entre les réseaux de transport en commun de la RGTH, pourtant un élément clé du Plan régional de transport. Le vérificateur a recommandé à Metrolinx de travailler de concert avec le gouvernement provincial et les municipalités de la RGTH pour résoudre les problèmes qui font obstacle à la réalisation fluide de cette intégration.

Le Comité a demandé qu'on lui transmette les prévisions actuelles quant aux coûts de mise au point et d'exploitation de PRESTO et de la PGP. Des données supplémentaires fournies par Metrolinx indiquent qu'en date de mars 2016, les dépenses estimatives en immobilisations étaient de 790,6 millions de dollars. Quant aux coûts d'exploitation engagés entre le 1<sup>er</sup> avril 2008 et le 31 mars 2016, ils sont de 252,6 millions de dollars (ce qui comprend les coûts de fonctionnement projetés pour 2015-2016 de 84,9 millions de dollars).

Le Comité a demandé de l'information au sujet des coûts du remplacement des systèmes non automatisés de perception des tarifs par des systèmes automatisés dans les sociétés de transport en commun de la RGTH. Il a appris que Metrolinx avait engagé pour ce projet des dépenses de 571,1 millions de dollars jusqu'en 2014-2015. Metrolinx a souligné que les données liées à ces coûts de remplacement se limitaient aux siennes : l'organisme ne conserve pas de données sur les coûts liés aux fournisseurs de services municipaux.

Le Comité a ensuite demandé quel était le taux global d'utilisation de PRESTO à l'échelle de la RGTH. Le personnel de Metrolinx a fait état d'une forte croissance de ce taux, les sociétés de transport de la région étant désormais toutes équipées pour le système PRESTO. L'élément central de la stratégie de déploiement continu du système dans la RGTH est son implantation dans les 18 000 autobus et les 69 stations de métro de la CTT. Cette dernière prévoit retirer graduellement ses anciens titres de transport (billets, jetons et Metropass), de sorte que les usagers devront payer soit avec une carte PRESTO, soit en argent comptant. Cette mesure ajoutera 1,8 million d'utilisateurs de PRESTO au bassin actuel de 1,7 million.

Le Comité a aussi voulu connaître les conclusions d'un audit de l'optimisation des ressources (AOR) portant sur les différentes options de déploiement de PRESTO dans le réseau de la CTT (effectué en mai 2015) et d'un audit de la technologie portant sur la capacité du système à répondre à la demande future (effectué en novembre 2014). Selon des données supplémentaires fournies par Metrolinx, l'AOR recommandait un déploiement en cinq étapes. Quant à l'audit de la technologie, il a relevé un certain nombre de risques importants posés par le système. Metrolinx a fourni des renseignements généraux sur des mesures visant à atténuer ces risques.

Comme l'avait demandé le Comité, Metrolinx a ultérieurement produit la demande de propositions de 2005 relative au système PRESTO initial et le contrat-cadre d'approvisionnement et de services conclu en 2006 entre la province et le fournisseur, mais aucune des modifications apportées à ces contrats.

## **Recommandations du Comité**

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

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

- **présenter au Comité un rapport détaillé concernant les moyens que Metrolinx prend pour atténuer les risques relevés dans l'audit de la technologie;**
- **fournir au Comité toutes les modifications apportées au contrat-cadre d'approvisionnement et de services conclu en 2006 entre la province et le fournisseur;**
- **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.**

### **Prolongement du métro à Scarborough**

Le Comité a posé des questions sur l'annulation du projet de train léger sur rail (TLR) à Scarborough. Le personnel de Metrolinx a expliqué qu'elle n'avait pas le pouvoir exclusif de mettre en œuvre des décisions de financement sans le soutien de l'administration locale et qu'elle continuait d'affirmer que le TLR était sa solution privilégiée sur le plan technique pour desservir le Centre municipal de Scarborough. Metrolinx discute actuellement avec la Cité de Toronto pour proposer une modification au contrat-cadre en ce qui concerne le prolongement du métro à Scarborough.

Les membres du Comité ont fait valoir que Metrolinx devait militer en faveur d'une démarche financièrement et socialement responsable en matière de planification du transport en commun.

### **Transport en commun dans la ville et la région de Toronto**

Les membres du Comité ont signalé que des habitants d'un quartier du centre-ville de Toronto, mécontents du service offert aux heures de pointe, en étaient venus à mettre en place un service de bus privé. Les membres ont demandé si Metrolinx songeait à intégrer l'UP Express aux services de la CTT afin de pallier la situation du centre-ville. Le personnel de l'organisme a répondu que ce n'était pas un projet à l'étude.

Le Comité a souligné la nécessité pour Metrolinx de consulter les administrations municipales et les gouvernements afin que les décisions prises en matière de transport en commun qui touchent les résidents soient cohérentes.

### **Recommandation du Comité**

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

- 6. Metrolinx doit rendre compte au Comité des mesures qu'elle met en œuvre pour atténuer la circulation et la congestion dans les transports en commun au centre-ville de Toronto.**

## **LISTE COMPLÈTE DES RECOMMANDATIONS DU COMITÉ**

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

### **1. Metrolinx doit :**

- **informer le Comité des résultats de l'examen du Plan régional de transport et de tout changement en découlant;**
- **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.**

### **2. Metrolinx doit :**

- **fournir au Comité de l'information concernant les résultats financiers de l'UP Express au terme de sa première année complète de service, et publier cette information sur le site Web de Metrolinx par la suite;**
- **présenter au Comité la nouvelle étude d'achalandage, une fois qu'elle sera terminée, et des données concernant le niveau de fréquentation requis, compte tenu des nouveaux tarifs, pour que l'UP Express entre dans ses frais;**
- **étudier des moyens d'intégrer l'UP Express à la Commission de transport de Toronto plutôt que de l'exploiter séparément;**
- **améliorer la signalisation afin d'aider les usagers de la CTT et les usagers à l'aéroport à trouver l'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;**
- **fournir au Comité de l'information concernant le niveau d'utilisation de la carte PRESTO par les passagers de l'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;**
- **présenter au Comité son plan pour l'électrification de l'UP Express et d'autres couloirs ferroviaires.**

### **3. Metrolinx doit :**

- **communiquer au Comité le coût final de la réfection du couloir ferroviaire de la gare Union au terme du projet;**
- **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;**

- **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.**

**4. Metrolinx doit :**

- **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 une DMFA pour l'aménagement de la ligne Eglinton Crosstown;**
- **utiliser, s'il y a lieu, des comparateurs, comme les résultats réels de GO Transit ou de la CTT, au lieu de se fier à des normes sectorielles calculées par des conseillers externes lorsqu'elle compare les risques associés respectivement au modèle public traditionnel et à la DMFA;**
- **publier les évaluations de risques détaillées ayant servi à justifier le recours à la DMFA de même que la méthode d'évaluation qu'il a employée, de sorte que des experts indépendants puissent vérifier les résultats;**
- **publier, dès que possible, les marchés conclus, y compris les annexes donnant un aperçu de la portée de ces marchés.**

**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;**
- **envisager d'offrir des subventions de fonctionnement pour régler les différends entre sociétés de transport relativement au partage des recettes;**
- **présenter au Comité un rapport détaillé concernant les moyens que Metrolinx prend pour atténuer les risques relevés dans l'audit de la technologie;**
- **fournir au Comité toutes les modifications apportées au contrat-cadre d'approvisionnement et de services conclu en 2006 entre la province et le fournisseur;**
- **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.**

- 6. Metrolinx doit rendre compte au Comité des mesures qu'elle met en œuvre pour atténuer la circulation et la congestion dans les transports en commun au centre-ville de Toronto.**