



Bureau du vérificateur général

Vérification du fonds de prévoyance du train léger sur rail d'Ottawa (TLRO)/Étape 1

**Déposée devant le Comité de la vérification
Le 24 novembre 2020**

À consulter en ligne :

<https://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/responsabilisation-et-transparence/bureau-du-verificateur-general>

La **Ligne directe de fraude et d'abus** est un service confidentiel et anonyme grâce auquel les employés de la Ville d'Ottawa et le grand public peuvent signaler les cas présumés ou constatés de fraude ou d'abus 24 heures sur 24 et sept jours sur sept.

www.ottawa.fraudwaste-fraudeabus.ca/1-866-959-9309

Table des matières

Résumé.....	1
Rapport de vérification détaillé	4
Introduction	4
Renseignements généraux et contexte.....	4
Constatations et recommandations des vérificateurs.....	8
Annexe 1 – Liste des acronymes, des abréviations et des termes.....	14
Annexe 2 – À propos de cette mission de vérification	15
Annexe 3 – Recommandations et réponses de la direction	18
Remerciements	21

Résumé

Cette mission de vérification a consisté à examiner les activités d'exploitation et de gouvernance exercées dans l'examen, l'approbation et le traitement des demandes de prélèvement se rapportant au fonds de prévoyance du train léger sur rail d'Ottawa (TLRO)/Étape 1. Cette mission visait à donner, au Conseil municipal, l'assurance raisonnable que le fonds de prévoyance servait aux activités approuvées par lui.

En décembre 2012, le Conseil municipal a approuvé un fonds de prévoyance multiprojets de 100 M\$ afin de financer les changements de coûts éventuels liés au Projet du TLRO (2,13 G\$), au Projet d'élargissement de la 417 (226 M\$) et à la Transition du TLRO (63 M\$). La Ville a délégué à la trésorière municipale le pouvoir d'approuver les prélèvements se rapportant au fonds de prévoyance et a délégué, au directeur municipal et au directeur municipal adjoint le pouvoir d'approuver les changements de programme à apporter aux autres aspects du projet de TLRO à financer grâce au fonds de prévoyance, par exemple les entrées intégrées dans les stations ou les règlements fonciers.

Conclusion

Le fonds de prévoyance a été consacré aux activités approuvées. Nous avons constaté qu'on avait institué des processus adéquats pour revoir, approuver et surveiller la dépense de ces fonds. Toutefois, nous avons constaté que les critères relatifs aux changements réclamant l'accord du maire et du conseiller municipal étaient définis au sens large. L'accord n'était pas toujours donné selon des modalités uniformes, et par conséquent, des situations comparables ont pu être traitées différemment. Il est possible de préciser ces critères dans le cadre de la réalisation du projet de l'Étape 2.

Constatations

Notre mission de vérification a essentiellement porté sur trois grands objectifs liés au fonds de prévoyance : l'obtention des approbations voulues, l'utilisation des fonds pour les activités approuvées par le Conseil et la dépense des fonds dans le respect des limites approuvées.

Vérification du fonds de prévoyance du train léger sur rail d'Ottawa (TLRO)/Étape 1

Chacune des approbations de prélèvement du fonds de prévoyance¹ (APFP) que nous avons examinées avait été revue et approuvée par tous les membres du Comité de gestion des imprévus (CGI). Le CGI était constitué de la trésorière municipale ou du trésorier municipal adjoint titulaire des pouvoirs délégués voulus pour chaque APFP. Puisqu'on a délégué à la trésorière le pouvoir d'approuver les prélèvements, nous avons constaté que les approbations voulues étaient délivrées pour les prélèvements à même le fonds de prévoyance.

D'après l'approbation, par le Conseil municipal, des pouvoirs délégués en date du 11 décembre 2013 pour la Ligne de la Confédération, les prélèvements se rapportant aux changements importants à apporter à la conception du TLRO approuvée par le Conseil municipal doivent aussi faire l'objet de l'accord du maire et du conseiller municipal. Deux échantillons que nous avons prélevés se rapportaient manifestement à des changements importants dans la conception du projet, et nous avons constaté que les accords nécessaires avaient été délivrés. Nous avons toutefois constaté que la définition de ce qui constitue un changement important dans la conception n'était pas suffisamment bien définie. C'est pourquoi il y avait un risque que cette exigence ne soit pas appliquée uniformément.

Nous avons revu les relevés de facturation et les accords pour chacune des APFP que nous avons sondées et nous avons constaté que l'information justifiait la description des APFP que le CGI avait approuvée. Ces APFP se rapportaient toutes à des changements de coûts imprévus ou à des règlements fonciers également imprévus. Puisque l'objectif du fonds de prévoyance consistait à financer les changements de coûts imprévus se rapportant aux questions d'aménagement foncier et de réinstallation des services publics pendant la construction du TLRO, nous avons conclu que l'utilisation des fonds était conforme aux activités approuvées par le Conseil municipal.

Enfin, nous avons constaté que les dépenses réelles correspondant à chaque APFP que nous avons prélevée comme échantillon et que nous avons sondée respectaient la limite approuvée. À la fin de nos sondages, en mai 2020, la somme totale dépensée (88,6 M\$) et l'engagement total du financement (99,9 M\$) ne dépassaient pas la limite de 100 M\$ du fonds de prévoyance. D'après le statut du projet de l'Étape 1 et l'information connue au moment de la mission de vérification, le personnel de la Ville

¹ L'APFP est un formulaire soumis au CGI pour les demandes de financement dans le cadre du fonds de prévoyance.

Vérification du fonds de prévoyance du train léger sur rail d'Ottawa (TLRO)/Étape 1

nous a fait savoir qu'il ne s'attendait pas à d'autres besoins en financement supplémentaire à prélever dans le fonds de prévoyance.

Recommandation

Même si les approbations voulues ont été délivrées pour les prélèvements du fonds de prévoyance, un changement important dans la conception n'a pas été défini ni consigné par écrit. Il faudrait donner d'autres directives définissant les changements importants dans la conception approuvée, si on doit mettre en œuvre le même processus pour l'Étape 2.

Réponse de la direction de la Ville

La direction est d'accord avec la recommandation des vérificateurs.

Pour prendre connaissance de la réponse détaillée de la direction, ainsi que des mesures planifiées et des dates cibles, veuillez consulter l'annexe 3 du rapport de vérification détaillé.

Rapport de vérification détaillé

Introduction

La Vérification du fonds de prévoyance du Projet de train léger sur rail d'Ottawa (TLRO)/Étape 1 faisait partie du Plan de vérification 2019 du Bureau du vérificateur général, approuvé par le Conseil municipal le 24 avril 2019.

Renseignements généraux et contexte

Le 19 décembre 2012, le Conseil municipal a approuvé le projet de « conception, construction, financement et entretien » de l'Étape 1 du TLRO. Il a notamment approuvé le fonds de prévoyance multiprojets de 100 M\$ afin de financer les changements et les coûts imprévus se rapportant au projet du TLRO (2,13 G\$), au projet d'élargissement de l'autoroute 417 (226 M\$) et à la transition du TLRO (63 M\$). Pour l'Étape 1 du TLRO, le Conseil municipal a aussi approuvé les pouvoirs délégués ci-après :

- a. le pouvoir permettant au directeur municipal de négocier, de modifier et d'approuver l'accord du projet;
- b. le pouvoir permettant au directeur municipal adjoint de l'Urbanisme et de l'Infrastructure d'approuver les modifications à apporter à la conception d'origine avec l'accord du maire et du conseiller municipal;
- c. le pouvoir permettant à la trésorière municipale d'approuver le financement du projet.

L'Étape 1 de la Ligne de la Confédération du TLRO était dirigée par le Comité directeur d'orientation (CDO), qui relevait du Conseil municipal et qui assurait la surveillance et la coordination du projet de TLRO.

Les changements apportés à l'étendue des travaux pendant le projet ont été financés soit grâce aux fonds d'immobilisations ou au fonds de prévoyance, conformément au schéma ci-après.

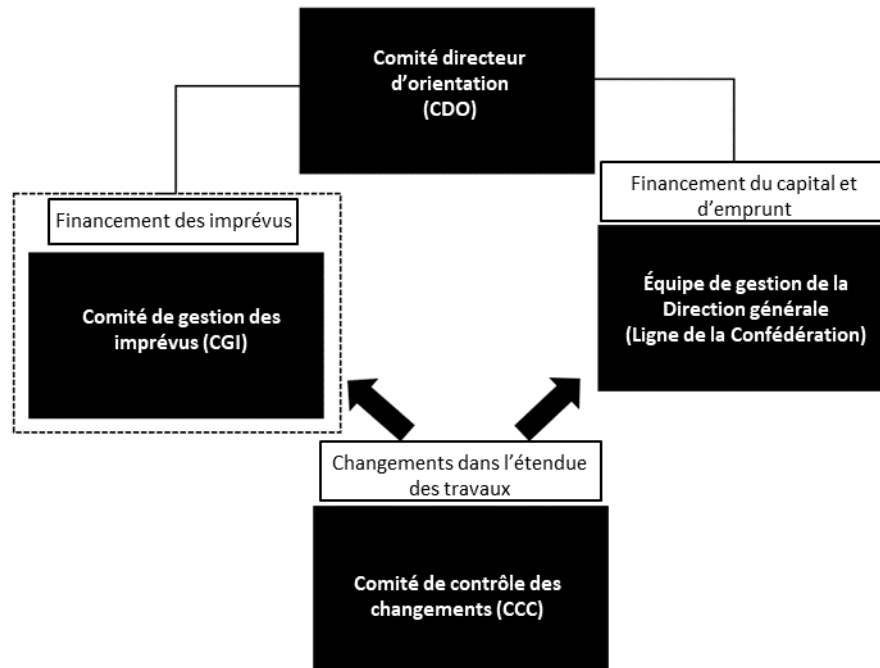


Figure 1 : Sources de financement des changements apportés à l'étendue des travaux du projet

Comité de gestion des imprévus (CGI)

Le 12 mai 2015, le Conseil municipal a appris, dans une note de service émanant du directeur du Bureau de la mise en œuvre du réseau ferroviaire (BMORF), que le CGI avait été mis sur pied par le personnel de la Ville pour veiller à ce que le fonds de prévoyance, qui permettait de financer les changements à apporter à l'étendue des travaux et les risques, soit bien géré et à ce qu'on en rende compte en bonne et due forme. Le personnel de la Ville a attribué, au CGI, le pouvoir d'examiner et d'approuver tous les prélèvements dans le fonds de prévoyance. Le CGI était constitué de la trésorière municipale, du directeur municipal et du directeur municipal adjoint de l'Urbanisme et de l'Infrastructure. Dans le remaniement organisationnel de la Ville en 2016, la fonction du directeur municipal adjoint a été éliminée. Le poste de directeur général de la Direction générale des transports, nouvellement créé à l'époque, consistait à surveiller le secteur d'activité de la construction de l'O-Train, et par conséquent, le titulaire de ce poste reprenait l'ancienne fonction du directeur municipal adjoint qui consistait à siéger au CGI.

Comité de contrôle des changements (CCC)²

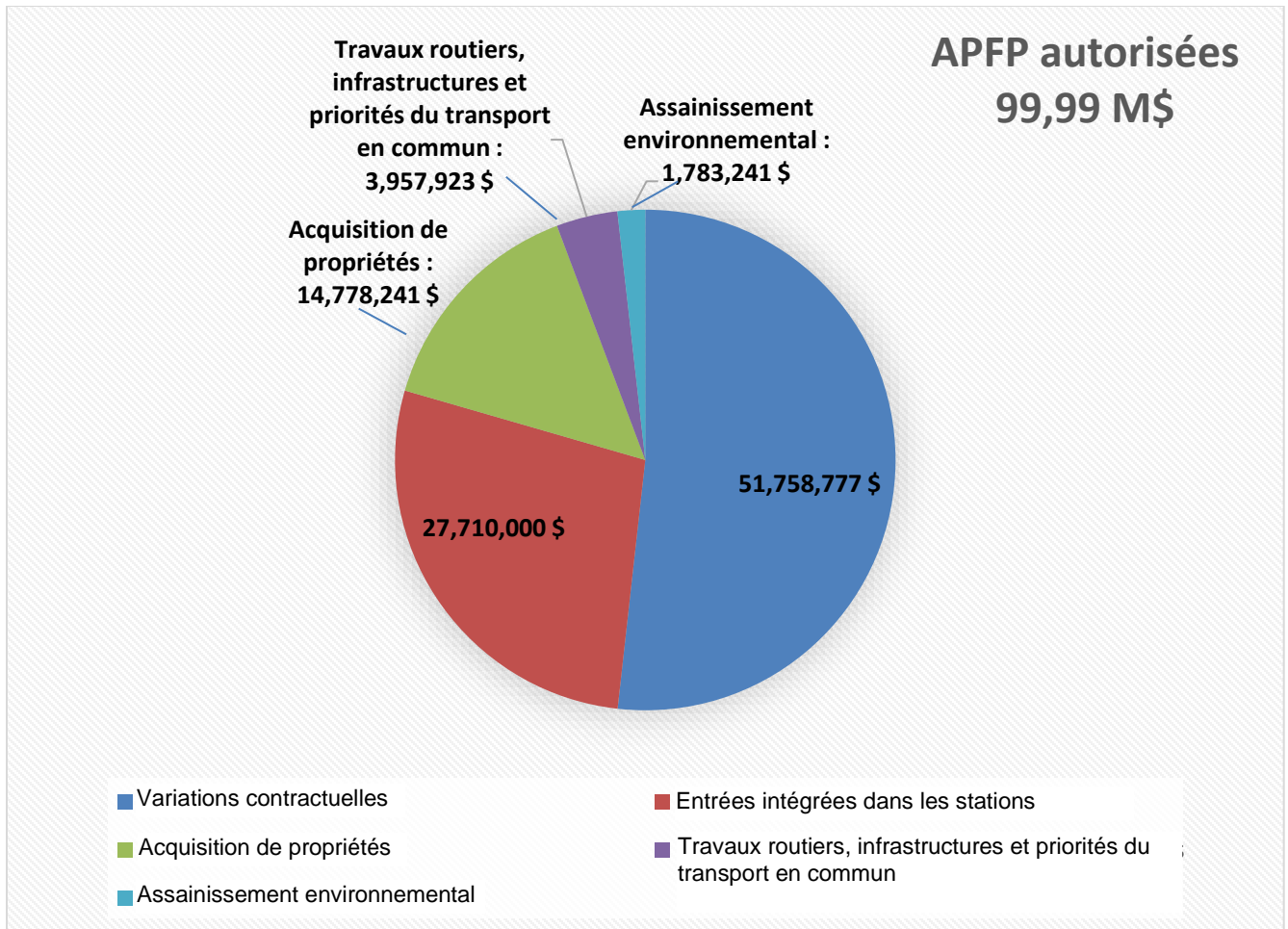
Dans le cadre du projet du TLRO, on a mis sur pied le CCC pour s'occuper du processus de gestion des changements à apporter à l'étendue des travaux afin de revoir tous les changements proposés. Le CCC était chargé de revoir toutes les propositions portant sur les changements à apporter au projet, de faire appel aux experts compétents de la question, de déterminer les sources de financement et de permettre de réunir les approbations voulues. Le CGI ne devait approuver que les changements à financer grâce au fonds de prévoyance; toutes les autres demandes de changement approuvées par le CCC étaient financées par d'autres moyens, par exemple le budget du projet du TLRO (2,13 G\$).

Approbation des prélèvements dans le fonds de prévoyance (APFP)³

Comme l'indique la note de service adressée au Conseil municipal le 31 mars 2020, 81 demandes de prélèvement ont été approuvées par le CGI dans le cadre du fonds de prévoyance. Voici la répartition des sommes approuvées pour chaque activité.

² Le CCC est constitué du directeur (Bureau de la mise en œuvre du réseau ferroviaire), du chef, Conception et Construction du réseau de train léger, du chef, Intégration des systèmes et des opérations du train léger, du directeur de la Gestion du programme de train léger, du gestionnaire de contrats et du chef des contrôles du projet.

³ L'APFP est le formulaire soumis au CGI pour les demandes de financement dans le cadre du fonds de prévoyance.



Source : Exposé présenté au CGI en date du 31 mars 2020.

Figure 2 : Répartition des APFP par activité

Dans l'ensemble des APFP autorisées, environ 88,6 M\$ avaient été dépensés à la fin de mars 2020 quand nous avons terminé nos sondages vérificationnels.

Tableau 1 : Répartition du fonds de prévoyance par engagement et selon le nombre d'APFP

Activités	Description	Somme autorisée (M\$)	Nombre d'APFP
Variations contractuelles	Changements apportés aux cahiers des charges de l'accord du projet	51,76	58
Entrées intégrées dans les stations	Intégration des entrées des stations dans les infrastructures existantes	27,71	3
Acquisition de propriétés	Règlements fonciers et affectations dommageables	14,78	6
Travaux routiers, infrastructures et priorités du transport en commun	Enjeux se rapportant aux travaux routiers, aux infrastructures et au transport en commun dans le cadre de la mise en œuvre du TLRO	3,96	7
Assainissement environnemental	Enjeux relatifs à l'assainissement environnemental constatés pendant la construction du TLRO	1,78	7
	TOTAL des APFP autorisées	99,99	81

Constatations et recommandation des vérificateurs

Objectif 1 de la vérification : Approbations voulues pour les prélèvements

Pouvoirs du CGI

D'après le document approuvé par le Conseil en date de décembre 2012 sous le titre « Conception, construction, financement et entretien » sur les pouvoirs délégués dans le cadre de l'Étape 1 du TLRO, la trésorière municipale était habilitée à approuver les prélèvements dans le cadre du fonds de prévoyance. Dans le même document, on a

délégué au directeur municipal et au directeur municipal adjoint⁴, Urbanisme et Infrastructure, le pouvoir d'approuver les changements à apporter dans le cadre du programme aux autres aspects du projet de l'Étape 1 du TLRO, dont certains devaient être financés grâce au fonds de prévoyance. Pour des raisons opérationnelles, le personnel de la Ville a mis sur pied le CGI, constitué de la trésorière municipale, du directeur municipal et du directeur municipal adjoint, Urbanisme et Infrastructure, et lui a confié la responsabilité de revoir et d'approuver les dépenses par rapport au fonds de prévoyance et de veiller à ce que les risques et les changements de coûts soient gérés et justifiés.

Nous nous attendions à constater que toutes les APFP et les pièces justificatives correspondantes aient été revues et approuvées par tous les membres du CGI, en particulier par la trésorière municipale, puisque le Conseil lui avait délégué des pouvoirs financiers. Nous avons prélevé et sondé un échantillon de 16 APFP (cf., dans l'annexe 2, les détails sur notre prélèvement d'échantillons). Nous avons constaté que les 16 APFP avaient été examinées et approuvées par le CGI. Nous avons aussi constaté que les quatre premières APFP avaient été signées par le trésorier municipal adjoint au nom de la trésorière municipale. Le Règlement n° 2009-195 attribuait, au trésorier adjoint, tous les pouvoirs et toutes les fonctions de la trésorière municipale. C'est pourquoi les approbations étaient valables, même si la trésorière municipale ne les avait pas signées personnellement.

Conclusion

Nous avons constaté que les approbations voulues avaient été délivrées pour les prélèvements effectués dans le cadre du fonds de prévoyance.

Rapport de consentement du maire et du conseiller municipal

Le 11 décembre 2013, le Conseil municipal a attribué, au directeur municipal adjoint, Urbanisme et Infrastructure, le pouvoir d'approuver les changements importants apportés à la conception approuvée par le Conseil pour le TLRO avec le consentement du conseiller municipal et du maire. La conception d'origine approuvée par le Conseil

⁴ Dans le cadre du remaniement organisationnel qui s'est étendu à toute la Ville en 2016, le poste de directeur municipal adjoint, Urbanisme et Infrastructure a été éliminé. Après ce remaniement, la fonction du directeur municipal adjoint, Urbanisme et Infrastructure auprès du CGI a été confiée au directeur général, Direction générale des transports.

était comprise dans le document intitulé « Conception, construction, financement et entretien » de l'Étape 1 du TLRO (annexe 1).

Nous nous attendions à prendre connaissance des rapports de consentement du maire et du conseiller municipal compétent pour les changements importants apportés à la conception d'origine et à financer grâce au fonds de prévoyance. D'après les échantillons d'APFP que nous avons examinés, il y avait deux APFP qui portaient, à notre connaissance, sur des changements de conception importants. L'une de ces approbations portait sur les entrées intégrées dans les stations, qui venaient modifier la conception d'origine des stations Rideau, Lyon et Parlement. Les autres APFP portaient sur des variations du Groupe de transport Rideau (GTR), notamment un ascenseur supplémentaire dans la station LeBreton (Pimisi), considéré comme un changement par rapport à la conception d'origine de cette station. Dans les deux cas, les rapports de consentement ont été obtenus.

Nous avons constaté que la conception d'origine approuvée par le Conseil était essentiellement constituée de descriptions générales de la proximité des stations, de l'intégration avec les structures existantes, de l'interconnexion avec les réseaux de transport en commun, les exigences relatives à la circulation des passagers et des zones destinées aux piétons et aux cyclistes. Ces descriptions ne comprenaient pas de détails techniques sur les stations. En déterminant l'importance des changements proposés, le CCC a évalué ces changements d'après l'Accord du projet et le Cadre de la gestion des changements apportés à l'étendue des travaux. Si le CCC déterminait que la variation modifiait considérablement la conception d'origine, on demandait des rapports de consentement. Puisque les descriptions de la conception étaient générales, il en allait de même des critères portant sur ce qui constituait un changement de conception important.

Les critères dont s'est inspiré le CCC pour déterminer si un changement était important ont été définis dans le Cadre de la gestion des changements apportés à l'étendue des travaux. Le CCC jugeait qu'un changement était important s'il avait pour effet de modifier les éléments de la conception d'origine touchant :

- l'accessibilité;
- l'architecture des stations;
- la capacité;
- la localisation;

Vérification du fonds de prévoyance du train léger sur rail d'Ottawa (TLRO)/Étape 1

- les engagements relatifs aux œuvres d'art public;
- la sécurité et la sûreté des passagers.

À notre avis, une définition plus précise de ces critères aurait pu être utile.

Conclusion

On a obtenu comme il se doit les rapports de consentement du maire et des conseillers municipaux pour les changements apportés à la conception d'origine et que le CCC jugeait importants. Toutefois, la définition de ce qui constitue un « changement important » permettrait d'appliquer et d'interpréter uniformément les critères si on reprenait un processus comparable pour le projet de l'Étape 2 du TLRO.

Recommandation 1 – Définir et consigner par écrit ce qui constitue un changement important de la conception approuvée.

Le directeur du Programme de construction du train léger devrait donner des directives plus précises sur ce qui constitue un « changement important » de la conception approuvée et consigner par écrit ces directives pour permettre d'appliquer uniformément les critères et de déterminer les cas dans lesquels il faut obtenir le consentement du maire et du conseiller municipal.

(Veuillez consulter les réponses de la direction dans l'annexe 3.)

Objectif 2 de la vérification : Prélever les fonds conformément à l'activité approuvée par le Conseil

Le fonds de prévoyance a été constitué pour financer les changements de coût imprévus liés aux questions foncières et de réinstallation des services publics, aux demandes de modification du contrat groupé de l'autoroute 417 ou aux coûts à engager pour assurer les services de transport en commun de rechange pendant la durée des travaux. C'est pourquoi nous nous attendions à constater que les demandes de financement et l'affectation effective des fonds correspondaient à des imprévus et cadraient avec l'objectif du fonds de prévoyance.

Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, nous avons prélevé et sondé un échantillon de 16 APFP (cf., dans l'annexe 2, les détails sur le prélèvement des échantillons). Nous avons examiné les motifs de chaque demande de prélèvement et les pièces justificatives correspondantes présentées au CGI et nous avons comparé l'information à

l'objectif du fonds de prévoyance. Nous avons constaté que les 16 demandes de prélèvement de fonds pour des imprévus avaient été consacrées à des activités et à des changements de coût qui cadraient avec l'objectif du fonds de prévoyance.

Conclusion

Nous avons constaté que les sommes et les engagements financiers prélevés dans le fonds de prévoyance ont été consacrés à des activités qui cadrent avec le fonds de prévoyance.

Objectif 3 de la vérification : Engager les dépenses en respectant les limites approuvées

Compte tenu du rôle du CGI, qui consiste à revoir, approuver et surveiller les prélèvements dans le cadre du fonds de prévoyance, nous nous attendions à constater que dans l'ensemble, les dépenses et les engagements financiers respectaient le budget de 100 M\$ du fonds. En outre, nous nous attendions à constater que les dépenses réelles pour chaque prélèvement respectaient la somme approuvée par le CGI.

Nous avons constaté qu'en date du 31 mars 2020, le total dépensé s'établissait à 88,6 M\$ et que le total des engagements financiers se chiffrait à 99,9 M\$. Ces deux sommes respectaient la limite de 100 M\$ du fonds de prévoyance.

Quand les APFP ont été préparées, la direction a tâché de provisionner le coût maximum probable prévu pour les travaux à effectuer. Elle l'a fait pour réduire le plus possible le risque que l'ensemble du fonds soit surengagé ou surdépensé. À la fin des travaux se rapportant à chacune des différentes APFP, toutes les sommes inutilisées étaient en fait réaffectées au fonds de prévoyance.

D'après une comparaison des pièces justificatives approuvées pour les prélèvements, du grand-livre général et des rapports financiers mensuels, nous avons constaté que les dépenses réelles n'étaient pas supérieures aux sommes approuvées pour l'ensemble des 16 prélèvements que nous avons sélectionnés et sondés. Le personnel de la Ville a fait savoir que les dépenses engagées par l'apport aux prélèvements approuvés étaient surveillées par la Direction de la gestion des projets de la Direction générale des transports (qui s'appelait auparavant le Bureau de la mise en œuvre du réseau ferroviaire) et présentées périodiquement au CGI.

Vérification du fonds de prévoyance du train léger sur rail
d'Ottawa (TLRO)/Étape 1

Conclusion

Nous avons constaté que les sommes effectivement dépensées ou réservées pour les activités du projet respectaient la limite du fonds de prévoyance.

Annexe 1 – Liste des acronymes, des abréviations et des termes

Dans le cadre de la vérification du fonds de prévoyance de l'Étape 1 du TLRO, il est question des acronymes, des abréviations et des termes suivants.

APFP : approbation des prélèvements dans le cadre du fonds de prévoyance

BMORF : Bureau de la mise en œuvre du réseau ferroviaire. Il s'agit du consortium de coentreprises qui s'occupe des travaux contractuels du projet de l'Étape 1 du TLRO. La conception, la construction, le financement et l'entretien du projet de l'Étape 1 du TLRO relèvent de la compétence du GTR.

BVG : Bureau du vérificateur général

CCC : Comité de contrôle des changements

CGI : Comité de gestion des imprévus

Changement dans l'étendue des travaux : il s'agit des modifications se rapportant à des variations, à des ajouts, à la réduction, à la substitution, à l'omission, à la modification, à la suppression, à l'enlèvement ou à d'autres changements intervenant dans la totalité ou une partie de l'étendue des travaux du projet de l'Étape 1 du TLRO, notamment en ce qui a trait à la totalité ou à toute partie des travaux autoroutiers, des travaux de voirie ou des services d'entretien.

GTR : Groupe de transport Rideau. Il s'agit du consortium de coentreprises qui réalise les travaux contractuels du projet de l'Étape 1 du TLRO. Le GTR doit se consacrer à la conception, à la construction, au financement et à l'entretien du projet de l'Étape 1 du TLRO.

Projet de l'Étape 1 du TLRO : le projet du Train léger sur rail d'Ottawa (TLRO) est constitué de différents projets connexes, par exemple la réalisation du tronçon de 12,5 km du nouveau train léger sur rail électrique (TLR) qui assure les déplacements entre la station Tunney's Pasture et la station Blair en passant par un tunnel de transport en commun du centre-ville, ainsi que le projet d'élargissement de l'autoroute 417.

Annexe 2 – À propos de cette mission de vérification

Objectifs et critères de la vérification

Dans l'ensemble, l'objectif de cette mission de vérification consistait à donner au Conseil municipal l'assurance raisonnable que le fonds de prévoyance de l'Étape 1 du TLRO était consacré aux activités approuvées. Cet objectif général était constitué des trois objectifs vérificationnels suivants.

Objectif 1 de la vérification

Évaluer les approbations voulues pour savoir si elles ont été délivrées afin d'autoriser les prélèvements dans le fonds de prévoyance du TLRO.

Critères

- La trésorière municipale et les deux autres membres du Comité de gestion des imprévus (CGI) ont approuvé les prélèvements dans le fonds de prévoyance.
- Pour tous les prélèvements se rapportant à des changements apportés à la conception du projet de TLRO approuvée par le Conseil municipal, on a obtenu le consentement du maire et du conseiller municipal (ou du Comité des finances et du développement économique, au besoin).
- Tous les prélèvements approuvés ont été comptabilisés, et seuls les prélèvements approuvés sont financés à même le budget du fonds de prévoyance.

Objectif 2 de la vérification

Évaluer le fonds de prévoyance du TLRO pour savoir s'il a servi à financer exclusivement les activités approuvées par le Conseil municipal.

Critères

- Les pièces justificatives fournies au CGI pour approuver les prélèvements indiquaient que l'activité était conforme à l'approbation du Conseil municipal.
- Les fonds approuvés par le CGI ont effectivement servi à financer les activités indiquées dans les pièces justificatives fournies à l'origine au CGI.

Objectif 3 de la vérification

Évaluer les sommes prélevées pour savoir si elles respectaient les limites approuvées

Critères

- Les sommes totales effectivement prélevées ne sont pas supérieures à 100 M\$.
- Les dépenses réelles consacrées aux différents prélèvements approuvés n'étaient pas supérieures aux sommes approuvées par le CGI.

Portée

La portée de cette mission de vérification s'étendait à toutes les activités opérationnelles et de gouvernance des équipes appelées à intervenir dans l'examen, l'approbation et le traitement des demandes de prélèvement du fonds de prévoyance de l'Étape 1 du TLRO. Seuls les prélèvements du fonds de prévoyance faisaient partie de la portée de notre mission. Cette mission n'a pas consisté à évaluer d'autres projets du TLRO pour savoir s'ils étaient admissibles au financement dans le cadre du fonds de prévoyance.

Approche et méthodologie de la vérification

Cette mission de vérification a été conçue et s'est déroulée conformément aux exigences des Normes de vérification de la Ville pour s'assurer que des procédures de vérification suffisantes et adéquates ont été appliquées et que les pièces justificatives réunies apportaient l'assurance raisonnable de l'exactitude des constatations et des conclusions des vérificateurs, selon la situation qui existait au moment où cette vérification s'est déroulée.

La méthodologie de vérification prévoyait les activités suivantes :

- Entrevues avec les principaux membres du personnel du CGI et du CCC qui ont été appelés à intervenir dans l'examen et dans l'approbation des demandes de prélèvement du fonds de prévoyance du TLRO;
- Examen de l'Accord du projet du TLRO, des documents sur le processus de gouvernance, des règlements municipaux pertinents et des rapports adressés au Conseil;

Vérification du fonds de prévoyance du train léger sur rail d'Ottawa (TLRO)/Étape 1

- Inspection et observation des processus des activités se rapportant à l'approbation des APFP et aux changements apportés à l'étendue des travaux du projet;
- Sondage de l'échantillon prélevé parmi les demandes de prélèvement dans le cadre du fonds de prévoyance du TLRO pour s'assurer que ces demandes respectaient les directives, les politiques et les procédures établies.

L'échantillonnage des unités monétaires a été la principale technique utilisée pour sélectionner les demandes de prélèvement dans les sondages. Cette technique d'échantillonnage permet de prélever des échantillons dont les articles de plus grande valeur ont proportionnellement plus de probabilités d'être sélectionnés. La taille de notre échantillon initial de 15 prélèvements a donné lieu à une valeur de 68,3 M\$. Un autre prélèvement subjectif d'échantillon, dont la valeur s'établissait à 14,5 M\$, a été sélectionné parce que la valeur de ce prélèvement a augmenté considérablement après notre prélèvement initial. Par conséquent, la taille de notre échantillon final comprenait 16 prélèvements dont la valeur totalisait 82,8 M\$, soit 83 % de la valeur totale des prélèvements en date du 31 mars 2020.

Le plan de vérification a été finalisé en décembre 2019, et les travaux de vérification sur le terrain étaient essentiellement achevés en mai 2020.

Annexe 3 – Recommandation et réponse de la direction

Tableau 2 : Recommandation, réponse de la direction et date cible

Recommandation du BVG	Réponse de la direction	Date cible
<p>Recommandation 1 – Définir et consigner par écrit ce qui constitue un changement important de la conception approuvée.</p> <p>Le directeur du Programme de construction du train léger devrait donner des directives plus précises sur ce qui constitue un « changement important » de la conception approuvée et consigner par écrit ces directives pour permettre d'appliquer uniformément les critères et de déterminer les cas dans lesquels il faut obtenir le consentement du maire et du conseiller municipal.</p>	<p>La direction est d'accord avec cette recommandation, qui a été mise en œuvre.</p> <p>Dans le cadre de la réalisation de l'Étape 2 du projet, le personnel demandera le consentement du maire et du conseiller municipal compétent pour les variations proposées et potentiellement financées dans le cadre du fonds de prévoyance, qui constituent un changement important ou une dérogation importante par rapport à la conception technique approuvée par le Conseil municipal en mars 2019 pour le prolongement de la Ligne de la Confédération et de la Ligne de l'O-Train (ACS2019-TSD-OTP-0001, pièce 5).</p> <p>Des changements importants apportés à la conception technique s'entendent des changements qui pourraient avoir une incidence sur les attentes des collectivités toutes proches et sur l'expérience offerte à la clientèle dans le cadre des systèmes projetés, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la modification géographique de la localisation du tracé et des stations; 	<p>Immédiatement</p>

Recommandation du BVG	Réponse de la direction	Date cible
	<ul style="list-style-type: none"> • un changement majeur apporté à la structure ou à l'architecture d'une station (soit l'augmentation ou la réduction de la taille et de la superficie, le nombre d'étages, la localisation des entrées, l'enlèvement, la modification ou l'ajout de fonctions d'accessibilité, ainsi que l'enlèvement, la modification ou l'ajout d'œuvres d'art public, entre autres); • un changement majeur des points de raccordement des stations, ce qui a pour effet de modifier géographiquement la localisation des tracés et des stations (sentiers polyvalents et trottoirs, entre autres). <p>Conformément au rapport adressé au Conseil municipal en date de mars 2019, le Comité directeur d'orientation de la Ville continuera d'encadrer l'exécution du projet de l'Étape 2 et tous les prélèvements effectués dans le fonds de prévoyance en vertu des pouvoirs délégués d'approbation attribués par le Conseil municipal. En outre, conformément aux approbations délivrées, le personnel fera approuver</p>	

Recommandation du BVG	Réponse de la direction	Date cible
	<p>par le Conseil tous les cas dans lesquels il faut effectuer d'autres prélèvements dans le fonds de prévoyance de l'Étape 2.</p> <p>Pour communiquer ces définitions au Comité de contrôle des changements et au personnel du projet de l'Étape 2 de la Ville, le directeur du Programme de construction du train léger a adressé une note de service interne à tous les membres du personnel en septembre 2020.</p>	

Remerciements

L'équipe responsable de cette mission de vérification, constituée de Marlon Perez, d'Abhishek Gangwal et de Sarah Parr, du Bureau du vérificateur général (BVG), sous la supervision d'Ed Miner, vérificateur général adjoint, et sous la direction de Ken Hughes, vérificateur général, tient à remercier les personnes qui ont participé à ce projet, en particulier celles qui ont apporté des éclaircissements et fait des commentaires dans le cadre de cette mission de vérification.

Original signé par :

Vérificateur général