

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

25 Mars 2019

Rapport au Parlement flamand

Réalisation du projet d'enregistrement, de paiement et d'ordinateur de bord » (ReTiBo) par De Lijn

En 2005, De Lijn a décidé d'installer dans ses bus et trams un nouveau système d'enregistrement, de paiement et d'ordinateur de bord (ReTiBo) en remplacement du système de carte magnétique. La société a estimé le coût en 2009 à environ 120 millions d'euros. Elle n'a signé un contrat avec l'association momentanée ProFa qu'en 2011. Le projet aurait dû être prêt en novembre 2014. De nombreux retards ont été enregistrés, de sorte que le projet n'avait toujours pas été livré à la fin de 2018. Entre-temps, la Cour des comptes a calculé que le coût avait augmenté d'au moins 41,9 millions d'euros, dont environ 3 millions d'euros de paiements indus.

Débuts difficiles

De Lijn a décidé en 2005 de lancer le projet ReTiBo, mais une organisation complète du projet n'a été développée qu'en 2008. De Lijn a conclu à cet effet des conventions avec des partenaires extérieurs qui, dans une large mesure, ont pris en main le pilotage du projet. En 2009, De Lijn a estimé le coût de l'ensemble du projet à 120,1 millions d'euros. Finalement, la société de transport a concédé à la mi-2011 la véritable réalisation du projet à l'association momentanée ProFa. Selon les termes de ce contrat, le projet devait être terminé à la fin novembre 2014. L'estimation du prix a été revue en 2015 et le projet devait être réalisé à façon pour un budget de 149,8 millions d'euros. Mais cette réestimation n'est pas correcte selon la Cour des comptes car elle ne comporte pas certains frais supplémentaires.

Modifications du contrat principal

Très peu de temps après le démarrage du projet, il était déjà clair que le calendrier ne pourrait pas être respecté parce que les logiciels en place n'avaient pas beaucoup d'utilité et qu'une analyse plus poussée que prévu dans le cahier spécial des charges s'avérait nécessaire. Le retard ne cessant de croître, De Lijn a conclu au fil des ans trois contrats supplémentaires qui ont inmanquablement rendu sa position précaire, notamment en raison des possibilités juridiques limitées en termes d'amendes et d'indemnités énoncées dans le cahier spécial des charges. ProFa a perçu d'importantes indemnités pour le préjudice subi ou le travail supplémentaire demandé, mais De Lijn n'a pu percevoir que peu d'amendes. Le montant du contrat principal a donc augmenté tant et plus. La Cour des comptes estime que De Lijn a effectué pour environ 3 millions d'euros de paiements indus.

Contrats supplémentaires

Tant au cours de la préparation du projet qu'au cours de son exécution, De Lijn a encore fait l'acquisition d'autres biens et services en plus du contrat principal, comme des cartes Mobib et une assistance informatique. Leur prix a également augmenté considérablement par rapport aux estimations, surtout en raison de retards et de la sous-estimation du besoin d'analyse. De Lijn a attribué certains de ces contrats de service aux mêmes intervenants externes pour la durée totale du projet. Probablement la continuité du service a-t-elle été garantie de la sorte, mais la rémunération de ces prestataires n'a pas été liée à la réalisation

d'objectifs. Cette manière de procéder ne garantit pas l'avancement du projet en raison du pilotage par ces intervenants externes. Les rapports de De Lijn concernant les paiements à ces prestataires s'avèrent en outre peu transparents.

Autres frais de projet

De Lijn a également exposé des dépenses liées au projet qui n'étaient pas inscrites à son budget. Ainsi, elle a dû maintenir en opération l'ancien logiciel Prodata à cause du retard de livraison du projet et a dû compter les voyageurs comme auparavant. L'un des principaux coûts, à savoir l'affectation de son propre personnel, n'a fait l'objet d'aucun relevé. Ces frais n'ont donc pas pu être estimés.

Nouveau calcul du coût total du projet

Les diverses estimations et le coût total ne peuvent pas être comparés sans plus, notamment en raison des nombreuses modifications du contrat principal, d'une erreur de calcul et des frais supportés hors budget par De Lijn. La Cour des comptes a procédé à un nouveau calcul du coût total du projet, dont le résultat atteint 159 millions d'euros. Le coût réel, après décompte des pénalités de retard, s'élève à 154,7 millions d'euros. En outre, la Cour doute que le projet pourra être réalisé en respectant ce budget de 154,7 millions d'euros attendu que de nombreux frais n'ont pas pu être prévus. Par rapport à l'estimation initiale du projet à 120,1 millions d'euros, que la Cour des comptes a toutefois ramené à 112,8 millions d'euros, cela signifie une augmentation du coût du projet ReTiBo d'environ 41,9 millions d'euros. En contrepartie de cette augmentation, on estime les services ou fournitures supplémentaires à peine à 7,5 millions d'euros. Le surcoût, principalement dû aux retards, peut être estimé à 34,4 millions d'euros. De Lijn a toutefois supprimé certains produits demandés sans qu'il soit possible d'en mesurer l'incidence potentielle sur le résultat final du projet. Il est impossible d'établir que le projet sera entièrement terminé comme prévu.

Réaction du ministre

Le ministre flamand de la Mobilité et des Travaux publics a fait siennes les recommandations de la Cour des comptes en vue d'un meilleur fonctionnement du projet.

Information pour la presse

La Cour des comptes contrôle les finances publiques fédérales, communautaires, régionales et provinciales. Elle contribue à améliorer la gestion publique en transmettant aux assemblées parlementaires, aux gestionnaires et aux services contrôlés des informations utiles et fiables, résultant d'un examen contradictoire. Organe collatéral du Parlement, la Cour travaille de façon indépendante des pouvoirs qu'elle contrôle.

Le rapport *Réalisation du projet d'enregistrement, de paiement et d'ordinateur de bord » (ReTiBo) par De Lijn* a été envoyé au Parlement flamand. Il est disponible (en néerlandais uniquement) ainsi que le présent communiqué de presse, sur le site web de la Cour des comptes (www.courdescomptes.be).