

Legislative
Assembly
of Ontario



Assemblée
législative
de l'Ontario

COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS

INSPECTION ET ENTRETIEN DES PONTS

(Rapport annuel 2009 du vérificateur général de l'Ontario, section 3.02)

2^e session, 39^e législature
59 Elizabeth II

Données de catalogage avant publication de la Bibliothèque et Archives Canada

Ontario. Assemblée législative. Comité permanent des comptes publics
Inspection et entretien des ponts (Rapport annuel 2009 du vérificateur général de
l'Ontario, section 3.02) [ressource électronique]

Publ. aussi en anglais sous le titre : Bridge inspection and maintenance (Section 3.02, 2009
Annual report of the Auditor General of Ontario)
Monographie électronique en format PDF.
Également publ. en version imprimée.
ISBN 978-1-4435-4968-4

1. Ontario. Ministère des transports—Audit. 2. Ponts—Inspection—Ontario.
3. Ponts—Ontario—Entretien et réparations. I. Titre. II. Titre: Bridge inspection and
maintenance (Section 3.02, 2009 Annual report of the Auditor General of Ontario)

HE377.C3 O5614 2010

354.76

C2010-964050-0

Legislative
Assembly
of Ontario



Assemblée
législative
de l'Ontario

L'honorable Steve Peters
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,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Norm. Sterling".

Norman W. Sterling

Queen's Park
Novembre 2010

**COMPOSITION DU
COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS***

2^e session, 39^e législature

NORMAN W. STERLING
Président

PETER SHURMAN
Vice-président

WAYNE ARTHURS

AILEEN CARROLL

FRANCE GÉLINAS

JERRY J. OUELLETTE

DAVID RAMSAY

LIZ SANDALS

DAVID ZIMMER

Katch Koch et Trevor Day
Greffiers du comité

Lorraine Luski
Recherchiste

*Howard Hampton a régulièrement servi de remplacement.

COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS

LISTE DES CHANGEMENTS DANS LA COMPOSITION DU COMITÉ

MARIA VAN BOMMEL a été remplacée par WAYNE ARTHURS le 22 septembre 2010.

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	1
Remerciements	1
VUE D'ENSEMBLE	1
Objectifs et portée de la vérification	1
Contexte	2
Nombre et types de ponts	2
Durée de vie prévue des ponts	2
Cadre législatif : ponts provinciaux et municipaux	3
Inspecteurs de ponts	3
Inspections des ponts municipaux	3
Gouvernance des autres ponts	4
QUESTIONS SOULEVÉES DANS LE CADRE DE LA VÉRIFICATION ET DEVANT LE COMITÉ	4
Ponts provinciaux	5
Ponts provinciaux ayant besoin de réparations	5
Aucune fermeture de voies	7
Faible surveillance des inspections	8
Travaux d'entretien des ponts et suivi incomplets	10
Système ontarien de gestion des ponts (SGP)	11
Changements de la portée des travaux relatifs aux ponts entre le contrat initial et le contrat final	12
Ponts municipaux	13
Absence de surveillance obligatoire des inspections des ponts municipaux	13
État des ponts municipaux	17
Investissements dans les ponts municipaux	19
ANNEXE A	23
Indice de l'état des ponts (BCI) et éléments de pont	23
ANNEXE B	25
Municipal DataWorks (MDW)	25
LISTE RÉCAPITULATIVE DES RECOMMANDATIONS	26

PRÉAMBULE

Le Comité permanent des comptes publics a tenu des audiences publiques en mars 2010 sur l'inspection et l'entretien des ponts, activités sur lesquelles le vérificateur général s'est penché en 2009¹. Le sous-ministre des Transports et deux hauts fonctionnaires faisaient partie des témoins entendus par le Comité². Le présent rapport reprend l'essentiel des observations et des recommandations formulées par le vérificateur dans la section 3.02 de son *Rapport annuel 2009* et présente les propres constatations, opinions et recommandations du Comité.

Remerciements

Le Comité permanent souscrit aux constatations et aux recommandations du vérificateur. Il remercie par ailleurs le vérificateur et son équipe d'avoir porté à son attention les questions importantes touchant l'inspection des ponts provinciaux et municipaux en Ontario. Le Comité tient en outre à souligner l'aide qu'il a reçue du Bureau du vérificateur général, du Greffier du Comité et du personnel du Service de recherches de l'Assemblée législative pendant la tenue des audiences et à l'étape de la rédaction du rapport.

VUE D'ENSEMBLE

Objectifs et portée de la vérification

Le Comité s'est réjoui de l'occasion qui lui a été donnée d'examiner la première vérification de l'optimisation des ressources pour les ponts provinciaux depuis la vérification de l'entretien du réseau routier provincial en 2004³. En 2009, le vérificateur a évalué si le ministère des Transports :

- avait instauré des systèmes et des procédures efficaces pour s'assurer que les ponts de son réseau routier sont sécuritaires et en bon état;
- effectue les inspections des ponts ainsi que les travaux d'entretien, de réparation, de réfection et de remplacement requis en temps opportun, dans le respect du principe d'économie.

L'équipe de vérification s'est rendue au bureau principal du Ministère et dans trois de ses bureaux régionaux. Elle a interrogé des employés, examiné des documents, passé en revue les résultats des inspections de ponts et effectué des recherches sur les pratiques de gestion de ponts en vigueur dans d'autres

¹ Voir section 3.02 du *Rapport annuel 2009* du Bureau du vérificateur général de l'Ontario (Toronto : Le Bureau, 2009), p. 92-112.

² Pour obtenir le compte rendu des audiences, voir Assemblée législative de l'Ontario, Comité permanent des comptes publics, *Journal des débats*, 39^e législature, 2^e session (24 mars 2010); page Web http://www.ontla.on.ca/committee-proceedings/transcripts/files_pdf/24-MAR-2010_P001.pdf consultée le 22 août 2010.

³ Voir section 3.14 du *Rapport annuel 2004* du vérificateur.

administrations. Elle a également accompagné des employés du Ministère au cours d'inspections de ponts.

Le vérificateur a retenu les services d'un expert en génie structural de l'extérieur de la province pour qu'il examine les normes et les pratiques du Ministère pour l'inspection des ponts et qu'il aide l'équipe de vérification à interpréter les résultats des inspections effectuées par le Ministère. Afin d'obtenir une évaluation indépendante de l'état de quatre ponts provinciaux, l'équipe de vérification a confié à une firme d'ingénierie le mandat de procéder à une nouvelle inspection de ces ponts à l'aide du manuel d'inspection du Ministère.

Contexte

Nombre et types de ponts

Sur les 14 800 ponts que compte l'Ontario, environ 12 000 sont situés dans des municipalités et les autres, soit 2 800 ponts, font partie du réseau routier provincial. Le ministère des Transports de l'Ontario (le Ministère ou MTO) est responsable des ponts provinciaux. L'âge moyen de l'infrastructure de ponts de la province est d'environ 40 ans. Les 444 municipalités de l'Ontario sont responsables des ponts qui se trouvent sur leur territoire de compétence, notamment le viaduc Prince Edward, à Toronto, qui compte 5 voies de circulation, et le dernier pont couvert de l'Ontario, situé dans le Canton de Woolwich⁴. L'âge moyen de l'infrastructure de ponts municipaux dans la province est d'environ 43 ans.

Durée de vie prévue des ponts

Si les ponts étaient censés durer une soixantaine d'années dans le passé, la technologie et les méthodes de conception actuelles font que les ponts construits de nos jours durent plus longtemps. Le volume de circulation élevé, les camions lourds, l'exposition au sel et les cycles de gel et de dégel sont tous des facteurs qui réduisent la durée de vie d'un pont. Des travaux d'entretien, de réparation et de réfection réguliers sont nécessaires pour atteindre et même prolonger la durée de vie d'un pont.

Les principaux risques liés à la sécurité de l'infrastructure de ponts sont les accidents, comme la chute de pièces de béton ou le fait que des éléments de la structure d'un pont ne remplissent pas leur fonction de protection des véhicules

⁴ Le viaduc Prince Edward, qui enjambe la vallée Don, comprend cinq voies de circulation, trois en direction est et deux en direction ouest, une voie cyclable allant dans chacune de ces directions et deux trottoirs piétonniers. On trouve également une ligne de métro est-ouest et ouest-est sur son tablier inférieur, à environ huit mètres sous la chaussée. Voir S. Bagrianski, Université de Toronto, « Evaluation of Primary Factors of the Existing Prince Edward Viaduct », *Engineering Science Praxis* (décembre 2005); page Web http://www.civ.utoronto.ca/pg/Teaching/Serguei_Bagrianski.pdf consultée le 2 septembre 2010. D'après le Canton de Woolwich, le pont couvert de West Montrose, construit en 1881, est le dernier pont couvert de l'Ontario. Les ponts couverts renforcent la sécurité de la structure en protégeant les poutres et les treillis contre les éléments naturels. Voir Township of Woolwich, section Tourism, Things to See & Do, page Web http://www.woolwich.ca/en/tourism/thingstodo_kissing_bridge.asp consultée le 2 septembre 2010.

qui circulent sur le pont. Les améliorations du régime d'inspection et d'entretien des ponts permettent de réduire ces risques et de garantir que les ponts demeurent sécuritaires, compte tenu du vieillissement de l'infrastructure de ponts de l'Ontario.

Cadre législatif : ponts provinciaux et municipaux

La *Loi sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun* (la Loi) et ses règlements exigent d'inspecter tous les ponts provinciaux et municipaux tous les deux ans sous la direction d'un ingénieur et conformément à l'Ontario Structure Inspection Manual (le manuel)⁵ du Ministère. Le manuel exige une inspection « doigt sur la pièce », ce qui comprend une évaluation visuelle de chaque élément d'un pont ainsi que des défauts de matériaux, des déficiences de rendement et des besoins en matière d'entretien et de réparation⁶.

La Partie III de la *Loi de 2001 sur les municipalités* exige que les municipalités effectuent les inspections et l'entretien nécessaires des voies publiques et des ponts qui relèvent de leur compétence⁷.

Inspecteurs de ponts

En vertu des dispositions législatives de l'Ontario, il faut faire inspecter les ponts par des ingénieurs. Ceux-ci doivent suivre tous les deux ans la formation donnée par le MTO sur l'inspection des ponts. Il s'agit d'une formation de trois jours donnée en classe et sur le terrain. L'année suivant la formation, le Ministère effectue une vérification interne dans le cadre de laquelle il procède à une nouvelle inspection d'environ 50 ponts provinciaux, soit 10 ponts dans 5 régions géographiques de l'Ontario. Les inspecteurs du MTO examinent et évaluent chaque composante (élément) d'un pont. Ils soumettent à une nouvelle inspection les ponts qui ont été examinés l'année précédente afin de déterminer s'il y a des problèmes. Ils transmettent ensuite les résultats de leur inspection au Ministère et à ses cinq bureaux régionaux pour leur permettre d'améliorer les prochaines séances de formation.

Inspections des ponts municipaux

Alors qu'il incombe aux municipalités d'inspecter leurs ponts conformément au manuel d'inspection, aucune loi n'autorise un ministère provincial à surveiller le respect de cette exigence par les municipalités. Quatre-vingt pour cent des ponts relèvent de la sphère de responsabilité municipale. Compte tenu que la responsabilité globale de la législation régissant la sécurité des ponts relève de la

⁵ D'après les représentants du ministère des Transports, l'Ontario est la seule province où la loi exige des inspections biennales des ponts. Voir Ontario, Assemblée législative, Comité permanent des comptes publics, *Journal des débats*, p. 2.

⁶ Vérificateur général, *Rapport annuel 2009*, p. 92.

⁷ Paragraphe 44(1) de la *Loi de 2001 sur les municipalités* : Entretien – La municipalité qui a compétence sur une voie publique ou un pont en assure l'entretien raisonnable dans les circonstances, y compris le caractère et l'emplacement;
Paragraphe 44(2) de la *Loi de 2001 sur les municipalités* : Responsabilité – Sous réserve de la *Loi sur le partage de la responsabilité*, la municipalité qui ne se conforme pas au paragraphe (1) est responsable des dommages subis par quiconque en conséquence.

province, l'équipe de vérification a mené un sondage auprès de quelque 130 municipalités de l'Ontario et près de 60 % d'entre elles ont répondu. L'équipe voulait obtenir de l'information sur les systèmes qu'utilisent les municipalités pour tenir l'inventaire de leurs ponts et faire rapport sur les inspections; l'équipe voulait aussi connaître leurs points de vue sur les modes de fonctionnement et de financement actuels. L'équipe a rencontré des représentants de dix grandes municipalités pour discuter plus à fond de leurs réponses au sondage et a également rencontré des représentants de l'Association des municipalités de l'Ontario (AMO) et de l'Ontario Good Roads Association (OGRA). (On trouvera aux pages 109 et 110 du *Rapport annuel 2009* du vérificateur les résultats du sondage mené auprès des municipalités et un examen des résultats.)

Gouvernance des autres ponts

En plus des ponts provinciaux et municipaux, le Comité désirait que le Ministère le renseigne à propos de la gouvernance et de l'entretien des « autres » types de ponts, c'est-à-dire ceux que l'on trouve le long des sentiers de motoneige et des sentiers pédestres, les passerelles pour piétons ainsi que les ponts ou ponceaux le long des chemins forestiers⁸. Le Ministère a expliqué que la loi provinciale exige que tous les propriétaires de ponts effectuent des inspections biennales conformes à l'Ontario Structure Inspection Manual. Tous les propriétaires, qu'il s'agisse d'une municipalité, d'une compagnie de chemin de fer ou d'une entreprise privée, sont tenus, par la loi, d'effectuer ces inspections⁹.

On trouve divers mécanismes de régie dans les régions rurales et éloignées de l'Ontario, notamment des régies des routes locales et des conseils des corvées légales¹⁰. Les chemins d'accès aux terres de la Couronne ou chemins d'accès forestiers peuvent relever du contrôle de sociétés forestières ou de la compétence du ministère des Richesses naturelles. Dans le Grand Nord de la province, les routes d'hiver relèvent de la compétence du ministère du Développement du Nord, des Mines et des Forêts. Le ministère des Transports travaille en étroite collaboration avec les autres ministères et, dans certains cas, leur fournit directement son expertise et ses services¹¹.

QUESTIONS SOULEVÉES DANS LE CADRE DE LA VÉRIFICATION ET DEVANT LE COMITÉ

D'importantes questions ont été soulevées dans le cadre de la vérification et devant le Comité. Celui-ci accorde une importance particulière aux questions

⁸ Les représentants du Ministère ont expliqué la différence entre un ponceau et un pont. Un ponceau est un conduit destiné à assurer l'écoulement des eaux. Les ponceaux d'un diamètre supérieur à trois mètres sont des ponts et sont assujettis aux mêmes régimes d'inspection et d'entretien qu'un pont ordinaire. Les petits ponceaux font l'objet d'un examen annuel. *Ibid.*, p. 8.

⁹ Comité permanent des comptes publics, *Journal des débats*, p. 6.

¹⁰ Les conseils des corvées légales remontent à l'époque où tous les hommes aptes au travail dans une région étaient tenus de fournir plusieurs jours de travail pour améliorer et réparer les routes locales. On trouvera les dispositions sur les corvées légales dans la *Loi sur les corvées légales*, L.R.O. 1990, chapitre S.20.

¹¹ Comité permanent des comptes publics, *Journal des débats*, p. 6.

examinées ci-dessous, qui se divisent en deux grandes catégories : les ponts provinciaux et les ponts municipaux.

Ponts provinciaux

L'expert en génie structural embauché par le vérificateur a informé celui-ci que le Ministère avait établi des normes complètes pour l'inspection des ponts dans le manuel; les procédures d'inspection exigées permettent bel et bien de repérer les déficiences structurales durant les inspections biennales quand les normes d'inspection sont respectées. Plusieurs autres administrations canadiennes ont adopté ces normes¹².

Ponts provinciaux ayant besoin de réparations

D'après la propre évaluation du Ministère, plus de 180 (7 %) ponts provinciaux étaient en mauvais état, c'est-à-dire qu'ils nécessitaient des travaux de réparation ou de réfection dans un délai d'un an après l'inspection. Or, le vérificateur a constaté que plus du tiers de ces ponts ne faisaient pas partie du plan de travaux d'immobilisations du Ministère pour la prochaine année. Le Ministère a indiqué qu'il utilise, pour établir l'ordre de priorité de ce genre de travaux, une méthode de gestion de couloir qui tient compte d'autres facteurs que le seul état du pont selon les évaluations. Les représentants du Ministère ont en outre précisé que les problèmes de sécurité critiques sont signalés durant les inspections des ponts et que les travaux nécessaires pour y remédier sont exécutés immédiatement. L'expert technique du vérificateur a toutefois indiqué qu'il n'y avait pas de distinction en général dans les rapports d'inspection entre les déficiences qui mettent la sécurité en péril et les autres déficiences.

Le vérificateur a recommandé que le ministère des Transports renforce son processus d'évaluation des risques et d'établissement des priorités, en tenant compte en particulier des ponts jugés en mauvais état, afin de donner la priorité aux travaux à effectuer de façon urgente. De plus, au moment d'établir l'ordre de priorité des besoins en matière d'investissement des ponts vieillissants de l'Ontario, les responsables gouvernementaux doivent évaluer les risques liés à la sécurité et à l'économie.

Audiences publiques

Les représentants du Ministère ont expliqué la différence entre l'inspection d'un pont aux fins de la sécurité et l'examen d'un pont pour établir le calendrier des réparations et de l'entretien courants. Ils ont souligné qu'ils s'occupent toujours rapidement des problèmes d'entretien urgents, mais ont reconnu que la documentation de ces pratiques était loin d'être uniforme au Ministère.

En réponse aux recommandations du vérificateur, le Ministère a indiqué qu'il renforçait son processus d'évaluation des risques et qu'il identifiera les problèmes

¹² Il s'agit des provinces de la Saskatchewan, du Manitoba, du Québec, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard.

d'entretien qui requièrent une attention immédiate. Il améliorera en outre la tenue des registres et la documentation.

Les membres du Comité ont demandé au Ministère ce qu'il entendait précisément par « entretien urgent » dans le contexte de l'inspection des ponts. « Urgent » s'entend de tous les travaux requis en rapport avec un problème de sécurité potentiel et ce caractère urgent est pris très au sérieux, selon le Ministère. Dès qu'un cas urgent est identifié, un suivi est effectué, possiblement au moyen d'une nouvelle inspection afin de comprendre plus précisément le problème posé par l'élément en cause du pont. Les représentants du Ministère ont dit que celui-ci ne reportait pas à plus tard des travaux d'entretien ou de réparation urgents même si ces travaux sont liés à d'autres travaux prévus à une date ultérieure. Dans chaque cas, le Ministère examine néanmoins les travaux prévus sous la « lentille de la gestion de couloir » pour déterminer s'il est possible de coordonner les travaux. Avant de prendre ces décisions, le Ministère aura d'abord déterminé que la sécurité n'est pas mise en péril.

Plan de travaux quinquennal du MTO

Le Ministère utilise l'indice de l'état des ponts (BCI) comme outil de planification pour l'aider à planifier de manière stratégique les travaux d'entretien des ponts non liés à la sécurité pour faire en sorte qu'ils soient effectués au moment optimal. (On trouvera à l'annexe A une description et une illustration des éléments de pont courants et une explication détaillée de l'indice de l'état des ponts.)

Les représentants du Ministère ont souligné que le plan des travaux concerne uniquement l'entretien :

- La majorité des ponts de la province, soit 2 067, ne nécessitent aucuns travaux d'entretien au cours des cinq prochaines années.
- Il y a 614 ponts pour lesquels des travaux d'entretien sont prévus dans le cadre du plan quinquennal du Ministère.
- Les travaux d'entretien de 39 ponts commenceront en même temps que les travaux prévus sur la voie publique adjacente et ce, afin d'optimiser l'utilisation des ressources du Ministère.

Les membres du Comité ont demandé si les inspecteurs des ponts provinciaux documentaient maintenant les différences entre les déficiences qui présentent un risque pour la sécurité et celles qui indiquent une perte de valeur économique ou qui sont moins urgentes.

Le Ministère a répondu que des modifications seront apportées aux formulaires d'inspection du MTO afin de mieux distinguer les travaux d'entretien courants des travaux d'entretien urgents. Par exemple, le formulaire d'inspection comprendra un codage pertinent des déficiences de rendement, comme un joint de dilatation bloqué qui doit être réparé.

Des changements ont aussi été apportés à la formation des inspecteurs afin de mieux préciser les attentes du Ministère à l'égard des inspections. Le Ministère effectue un contrôle des changements et de la formation des inspecteurs au moyen de vérifications ponctuelles¹³.

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

1. **Le ministère des Transports présente au Comité permanent un rapport sur les modifications apportées à ses politiques et à ses pratiques depuis le dépôt du *Rapport annuel 2009 du vérificateur général* pour distinguer et identifier les déficiences de pont qui présentent un risque pour la sécurité par rapport à celles qui indiquent une perte de valeur économique si les travaux d'entretien requis ne sont pas effectués. Dans son rapport, le Ministère doit également indiquer si tous les ponts provinciaux jugés en mauvais état ou dans un état acceptable sont maintenant inclus dans ses plans d'immobilisations quinquennaux.**

Aucune fermeture de voies

Le manuel d'inspection du Ministère exige une inspection visuelle détaillée « doigt sur la pièce » de chaque élément d'un pont, ce qui nécessite de fermer des voies et des accotements à la circulation. Une inspection doigt sur la pièce des éléments critiques de certains ponts sur l'autoroute 401 dans la région du Grand Toronto (RGT) n'est possible que si on ferme des voies. Or, le vérificateur a constaté qu'il n'y avait eu aucune fermeture de ce genre au cours des trois dernières années.

Pour garantir que les inspections sont exécutées en conformité avec la loi, le vérificateur a recommandé que le ministère des Transports prenne des dispositions pour assurer la fermeture des voies et des accotements dans tous les cas où c'est nécessaire pour garantir qu'un pont est inspecté de façon adéquate. Par ailleurs, le Ministère doit envisager une méthode axée sur le risque qui tient compte de facteurs comme l'âge du pont et la possibilité de faire des inspections rotatives. Il pourrait également examiner la possibilité de procéder à des fermetures en dehors des heures de pointe, le soir ou la fin de semaine. Le vérificateur a recommandé en outre que le Ministère précise les fermetures nécessaires de voies et d'accotements quand il lance des appels d'offres pour des travaux d'inspection qui seront effectués par des consultants externes.

¹³ Comité permanent des comptes publics, *Journal des débats*, p. 5. À propos de ces 39 ponts, les représentants du Ministère ont souligné que leur BCI était inférieur à 60. Quand ils ont examiné les raisons pour lesquelles ces ponts n'étaient pas inclus dans le plan des travaux d'immobilisations du Ministère, ils ont déterminé que le Ministère tentait de coordonner les travaux de réparation de ces ponts avec d'autres travaux nécessaires dans le corridor routier afin d'optimiser les ressources. Avant de prendre ces décisions, le Ministère aura toutefois d'abord déterminé s'il y a des problèmes du point de vue de la sécurité et, le cas échéant, s'en sera occupé immédiatement.

Audiences publiques

Le Comité a appris qu'il était très difficile de fermer des voies et des accotements sur les autoroutes les plus achalandées de l'Ontario à cause des inconvénients subis par des milliers d'automobilistes et des conséquences négatives possibles pour l'économie. Le Ministère a néanmoins planifié et effectué 50 fermetures de ce genre l'an dernier dans la région du Grand Toronto (RGT). De plus, il planifiera beaucoup d'autres fermetures de routes cette année dans la RGT à cause du cycle d'inspection. Le Ministère a dit avoir commencé à informer ses sous-traitants que ces fermetures étaient obligatoires et à préciser dans ses contrats les voies et accotements qu'il faut fermer. De plus, tous les inspecteurs de ponts reçoivent des directives par écrit du Ministère.

Le Ministère s'efforce d'identifier le moment optimal où les fermetures nuisent le moins à la circulation, comme le soir et la fin de semaine. Il fournit en outre à ses inspecteurs de ponts davantage de directives sur les solutions de rechange aux fermetures, en particulier l'utilisation de caméras téléguidées, de plates-formes élévatrices à ciseau et de camions élévateurs à nacelle qui permettent aux inspecteurs d'obtenir une vue rapprochée.

Les membres du Comité considèrent que les initiatives récentes du Ministère en rapport avec les fermetures de voies constituent une amélioration depuis le dépôt du rapport du vérificateur; il s'agit d'un premier pas dans la bonne direction. Pour garantir que les inspections sont exécutées en conformité avec la loi, le Ministère doit franchir un autre pas et prendre d'autres mesures en rapport avec la fermeture des voies.

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

2. **Le ministère des Transports présente au Comité permanent un rapport sur les directives supplémentaires qu'il fournira sur les fermetures de voies dans son manuel d'inspection des ponts de sorte que les inspecteurs internes et contractuels du Ministère puissent effectuer des inspections uniformes et efficaces des ponts.**

Faible surveillance des inspections

Le manuel stipule que l'inspecteur doit consacrer de deux à trois heures en général au moins à l'inspection d'un pont pour bien évaluer l'état de tous ses éléments. L'inspection des ponts plus récents et plus petits peut ne prendre qu'une heure et demie tandis qu'il faut compter au moins cinq heures pour les grands ponts. L'équipe de vérification a remarqué que les inspecteurs effectuaient en moyenne entre trois et cinq inspections par jour. Elle a toutefois relevé 36 cas, entre 2006 et 2008, où 10 ponts et plus avaient été inspectés par un même inspecteur au cours d'une seule et même journée.

L'équipe de vérification a également observé une amélioration de l'évaluation de l'état général de plus de 300 ponts alors qu'ils n'avaient guère fait l'objet de travaux de réfection depuis la dernière inspection. Dans d'autres cas, l'équipe ne s'expliquait pas que l'évaluation globale ne faisait état d'« aucun changement »

depuis l'inspection précédente d'un pont malgré le fait que les éléments d'un pont normalement se détériorent à mesure que le pont vieillit. Les différences dans l'exercice du jugement des inspecteurs étaient la raison invoquée en général pour expliquer les constatations.

Le vérificateur a recommandé que le Ministère adopte une approche axée sur le risque pour la surveillance permanente des inspections. Cette approche doit comprendre l'évaluation du caractère raisonnable du nombre de ponts que les entrepreneurs externes et le personnel du Ministère déclarent avoir inspectés au cours d'une seule et même journée, ainsi que le suivi de tout changement inhabituel de l'état d'un pont depuis l'inspection précédente. En dernier lieu, le Ministère doit uniformiser ses ententes avec les firmes d'ingénierie quant à l'expérience et aux compétences exigées du personnel d'inspection contractuel.

Audiences publiques

Dans les cas où le vérificateur a constaté qu'une dizaine de ponts avaient été inspectés au cours d'une seule et même journée, les représentants du Ministère ont indiqué qu'ils avaient inspecté de nouveau tous ces ponts et qu'ils n'avaient relevé aucun problème sur le plan de la sécurité.

Afin d'améliorer la surveillance des inspecteurs de ponts, le Ministère a diffusé une politique de surveillance de l'inspection des ponts qui réitère les responsabilités des inspecteurs et s'applique aux inspecteurs contractuels des firmes d'ingénierie. Le Ministère a aussi commencé à effectuer des visites au hasard sur le terrain ainsi que des vérifications ponctuelles.

Pour préciser ses exigences à l'endroit des firmes d'ingénierie, le Ministère a expliqué qu'il a uniformisé ses contrats d'inspection des ponts. Ainsi, l'inspecteur principal doit posséder au moins cinq années d'expérience en inspection. Les inspecteurs doivent fournir des photographies horodatées de leurs travaux. Le Ministère stipule le temps requis pour effectuer une inspection complète de chaque pont avec des paramètres de temps variables, selon la taille du pont. Ces exigences ainsi que les autres exigences prévues dans le plan d'action du Ministère seront renforcées dans la formation obligatoire sur les inspections que doivent suivre les inspecteurs du MTO et le personnel d'inspection des firmes d'ingénierie. La formation mettra en relief le besoin d'effectuer des examens de suivi plus poussés lorsque c'est nécessaire.

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

- 3. Le ministère des Transports présente au Comité permanent un rapport indiquant s'il a contrôlé l'efficacité de ses initiatives de surveillance améliorées et de la formation renforcée sur les inspections qu'il offre à son personnel et aux ingénieurs-conseils externes. Le Ministère doit également faire part des résultats de ses mesures de contrôle, notamment si les augmentations ou les diminutions importantes de l'indice de l'état d'une structure d'une inspection à l'autre font l'objet d'un suivi.**

Travaux d'entretien des ponts et suivi incomplets

Le vérificateur a remarqué que les régions avaient tendance à ne pas effectuer les travaux d'entretien recommandés à la suite des inspections biennales des ponts. Dans deux des trois régions qui ont reçu la visite du vérificateur, environ le tiers seulement des travaux d'entretien recommandés avaient été effectués. La troisième région n'effectuait même aucun suivi pour savoir si l'entretien recommandé était effectué.

En réaction, le vérificateur a recommandé que le ministère des Transports élabore un plan formel de gestion des biens qui servira de base pour établir l'ordre de priorité des travaux d'entretien préventif des ponts et qu'il effectue ces travaux dans les plus brefs délais, y compris les travaux d'entretien recommandés à la suite de l'inspection des ponts.

Audiences publiques

Selon les représentants du Ministère, les renseignements détaillés recueillis au cours des inspections sont consignés dans le logiciel du Système de gestion des ponts (SGP) du Ministère, lequel sert à la prise de décisions. Le Ministère entreprend la mise en œuvre de plans d'investissements régionaux pluriannuels pour assurer une affectation plus efficiente des fonds d'immobilisations pour les routes et les ponts au cours d'une période de 25 ans. Le Ministère tiendra compte des facteurs suivants pour mettre les plans en œuvre : le rôle du pont dans le réseau routier, l'état général de la structure, le nombre de véhicules qui circulent sur le pont et le rapport coût-efficacité de l'exécution des travaux en même temps que d'autres travaux routiers prévus dans la région.

En faisant référence à l'observation du vérificateur selon laquelle deux des trois régions qui avaient reçu la visite de l'équipe de vérification n'avaient effectué que le tiers des travaux d'entretien recommandés, tandis que la troisième région n'en assurait même pas le suivi, les membres du Comité ont demandé au Ministère s'il avait pris des mesures pour améliorer le lien entre les inspections biennales, les travaux d'entretien recommandés et les bons de travail exécutés.

Le Ministère a expliqué que le tiers des travaux d'entretien qui avaient été exécutés étaient probablement les plus urgents tandis que le reste était moins urgent. Une amélioration de la documentation et de la tenue des registres du Ministère s'impose et celui-ci prend immédiatement des mesures pour instaurer un système manuel de tenue des registres afin de remédier au problème. Ultérieurement, le Ministère aimerait passer à un système informatique centralisé capable d'enregistrer les bons de travail des inspecteurs et de vérifier non seulement le fait que le destinataire du bon de travail a bel et bien reçu celui-ci, mais également que les travaux ont été exécutés et qu'ils ont été cochés comme tels dans la liste des travaux à effectuer. Les représentants du Ministère estiment que l'adaptation de la paperasse au nouveau système informatisé pour mieux gérer les inspections et l'entretien des ponts prendra probablement entre trois et quatre ans.

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

4. **Le ministère des Transports présente au Comité permanent un rapport sur les mesures qu'il a prises pour assurer un meilleur suivi et expliquer les travaux non effectués par rapport à l'entretien planifié pour l'année jusqu'à ce que le Ministère implante le système électronique centralisé prévu d'ici trois à quatre ans.**

Système ontarien de gestion des ponts (SGP)

Le Système de gestion des ponts (SGP), qui est la base de données du Ministère sur l'inventaire des ponts, identifiait correctement tous les ponts provinciaux dont le Ministère est responsable, mais n'assurait ni la complétude ni l'exactitude de son information sur les éléments individuels de chaque pont. De plus, il n'y avait pas de renseignements électroniques rapidement accessibles sur l'historique de réfection de près du tiers des ponts provinciaux construits depuis 40 ans et plus. Ces renseignements étaient consignés dans des bases de données locales et des dossiers papier. Le vérificateur a fait remarquer que le fait d'avoir ces renseignements dans le SGP permettrait au Ministère d'améliorer l'établissement de l'ordre de ses priorités, ses estimations de coûts ainsi que ses échéanciers pour les travaux de réfection des ponts. Par ailleurs, le système mettait du temps à donner suite aux demandes de renseignements et n'était pas convivial.

Afin d'accroître l'utilité du SGP, le vérificateur a recommandé que le Ministère s'assure que l'information sur la réfection des ponts contenue dans le SGP est à jour et qu'il évalue si le système répond aux besoins des utilisateurs et détermine s'il y a des façons économiques d'en améliorer la performance et les capacités, surtout en ce qui a trait à la communication de l'information nécessaire pour les travaux de réfection et les inspections.

Audiences publiques

Les représentants du Ministère ont dit que le SGP était un outil d'analyse qui permet au Ministère d'estimer ses besoins et d'établir l'ordre de priorité des travaux de réparation et d'immobilisations. Conscient de la valeur d'une base de données centralisée, le Ministère est prêt à donner suite à la recommandation du vérificateur portant sur la centralisation de ses données sur les ponts et la mise à niveau de son logiciel vieux de dix ans. Le Ministère planifie de présenter cet automne une analyse de rentabilisation convaincante à l'appui de l'acquisition d'un nouveau logiciel. S'ils sont approuvés et mis en œuvre (probablement dans un délai de quatre ans), les changements apportés au système permettront de donner suite à d'autres recommandations formulées par le vérificateur.

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

5. **Le ministère des Transports présente au Comité permanent un rapport sur les mesures qu'il prend pour intégrer les renseignements manquants et corriger les inexactitudes et les**

écarts dans son inventaire des ponts provinciaux (et de leurs éléments) parallèlement à la mise à niveau du logiciel du Système de gestion des ponts. Le Ministère doit également indiquer dans son rapport combien de temps, selon lui, prendront ces changements et quels moyens il compte prendre pour en contrôler la qualité.

Changements de la portée des travaux relatifs aux ponts entre le contrat initial et le contrat final

En général, le Ministère recourait au processus d'appel d'offres pour ce qui est de l'acquisition de biens et services pour les grands projets de conception et de construction de ponts. Toutefois, dans de nombreux contrats de services de conception, de consultation et de surveillance des travaux de construction qu'il a examinés, le vérificateur a remarqué que la portée des travaux avait fait l'objet de changements qui avaient donné lieu à un prix final supérieur d'au moins 50 % au prix contractuel initial et il a relevé également des demandes de modifications importantes à la suite de l'octroi des contrats.

Compte tenu des différences fréquentes et importantes entre l'estimation du coût d'un projet par le Ministère et le coût du soumissionnaire, le vérificateur a recommandé que le Ministère examine son processus d'estimation interne ainsi que la diminution progressive du nombre de soumissionnaires.

Audiences publiques

Le Ministère fait actuellement affaire avec quelque 150 fournisseurs de services du secteur privé. Il octroie 97 % de ses contrats dans le cadre d'appels d'offres. Les autres contrats concernent des cas urgents dans lesquels le Ministère doit agir rapidement, par exemple, quand des incendies dans des véhicules endommagent des liens critiques sur les autoroutes de la série 400.

Afin d'améliorer le processus d'appel d'offres, le Ministère a accepté les conseils du vérificateur. Il regroupera les projets de conception en un seul contrat suffisamment important pour intéresser les entreprises. Pour ce qui est des contrats d'inspection, il met en place un processus obligatoire de demande de propositions. Afin d'inciter davantage d'entreprises à soumettre des propositions, le Ministère octroie un plus grand nombre de projets de conception et de construction courants en grande partie en fonction du prix. Il met en outre en œuvre un programme pour surveiller de près et évaluer les écarts entre les coûts de conception estimatifs et réels. Après la mise en œuvre du programme, le Ministère évaluera son processus d'estimation interne et y apportera des modifications au besoin.

Les membres du Comité ont demandé où en était l'analyse de rentabilisation préparée par le Ministère en septembre 2008 pour obtenir une augmentation de ses effectifs afin de favoriser un bon équilibre entre les conseillers externes et le personnel du Ministère.

Les représentants du Ministère ont répondu que celui-ci a commencé à ramener à l'interne l'exécution de certains travaux. Par exemple, la surveillance des contrats de construction pour la conception des ponts ou les petits projets d'autoroute est effectuée par le personnel du MTO. Le Ministère rédige une proposition pour augmenter son effectif des transports et a obtenu en principe l'approbation de son initiative d'« approvisionnement intelligent ». Les représentants du Ministère n'étaient pas en mesure de fournir au Comité une estimation du nombre d'employés additionnels, mais ils ont indiqué que, dans le domaine de l'inspection des ponts, 70 % des inspections étaient maintenant effectuées par des entrepreneurs externes et 30 % par du personnel interne¹⁴.

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

6. **Le ministère des Transports présente au Comité permanent un rapport sur les conclusions que le Ministère tire de l'évaluation provisoire de son projet visant à consigner et surveiller les écarts entre les coûts de conception estimatifs et réels. Dans son rapport, le Ministère doit également faire le point sur les résultats de son initiative d'« approvisionnement intelligent ».**

Ponts municipaux

Absence de surveillance obligatoire des inspections des ponts municipaux

Afin de garantir la sécurité des quelque 12 000 ponts municipaux de la province, les 444 municipalités de l'Ontario doivent effectuer des inspections biennales conformément au manuel d'inspection du Ministère. Comme indiqué, à l'heure actuelle, aucune loi n'exige ou même ne permet que le ministère des Transports ou un autre ministère surveille le respect de cette exigence par les municipalités.

Afin de garantir la sécurité et l'entretien approprié des ponts municipaux, et dans le cadre de l'examen provincial-municipal actuel du ministère des Transports, le vérificateur a recommandé que le Ministère collabore avec les municipalités et les autres intervenants pour examiner les pratiques en vigueur dans d'autres grandes provinces et États américains en ce qui a trait à la surveillance des responsabilités municipales relatives à l'entretien des ponts afin de déterminer si des changements devraient être apportés au lien de responsabilisation actuel. Le vérificateur a attiré l'attention sur les changements que le gouvernement du Québec avait apportés à la suite des recommandations formulées par la Commission d'enquête qui s'est penchée sur l'effondrement du viaduc de la Concorde.

Audiences publiques

Durant les audiences publiques, les représentants du Ministère ont décrit le régime d'inspection rigoureux de la sécurité des quelque 2 800 ponts provinciaux qui relèvent de celui-ci.

¹⁴ Ibid., p. 7.

Les observations touchant le régime d'inspection des ponts provinciaux tranchaient avec les commentaires entendus par les membres du Comité à propos du reste (80 %) des ponts de l'Ontario. Il n'y a ni inventaire central des 12 000 ponts appartenant aux municipalités ni base de données sur ceux-ci et leur état. Aucun organisme n'est responsable de la surveillance des ponts pour s'assurer, par exemple, que les municipalités s'acquittent de l'obligation qui leur est imposée par la loi d'effectuer des inspections des ponts et d'en assurer l'entretien.

À la lumière de cette situation, les membres du Comité ont dit percevoir une « coupure » dans la façon dont l'Ontario traite les ponts provinciaux et ceux gérés par les municipalités. Comme l'a fait remarquer le Ministère, les ponts municipaux sont assujettis aux mêmes normes provinciales rigoureuses que les ponts provinciaux. Toutefois, en l'absence d'un organisme de surveillance et de dispositions rigoureuses en matière de conformité et d'application, le Comité craint que la fréquence et l'exhaustivité des inspections des ponts municipaux ainsi que l'état général des ponts soient du domaine de l'inconnu.

Selon les explications données par les représentants du Ministère, les municipalités de l'Ontario sont responsables de leurs biens, mais le ministère des Transports les aide en :

- fournissant un cadre pour l'inspection des ponts;
- fournissant un logiciel de système de gestion de ponts, des manuels et une expertise technique gratuite;
- travaillant en étroite collaboration avec l'Ontario Good Roads Association (OGRA), qui offre de la formation sur l'inspection des ponts aux ingénieurs des municipalités et aux entreprises d'inspection qu'elles engagent à contrat;
- concluant une entente de partage des coûts avec l'OGRA en vertu de laquelle la province verse une contribution maximale de 750 000 \$ pour aider les municipalités à recueillir, traiter et entrer les données sur leurs biens dans le système Municipal DataWorks (MDW)¹⁵;
- investissant (par l'entremise de la province) plus de 500 millions de dollars depuis 2005 pour faciliter les améliorations des routes et des ponts municipaux au moyen de différents fonds fédéraux-provinciaux.

¹⁵ Le système Municipal DataWorks (MDW) est un entrepôt sur le Web des données concernant les biens d'infrastructure; le système appartient à l'Ontario Good Roads Association (OGRA) et celle-ci le gère sans frais pour le compte des municipalités qui sont membres de l'association. Le système permet aux municipalités de conserver des données sur l'étendue et l'état de *tous* leurs biens durables. Le MDW accepte plus de 120 types de biens différents, y compris les routes et les ponts. En mai 2010, il y avait des ententes signées pour le MDW avec environ 288 municipalités ontariennes de différentes tailles. Sur les 444 municipalités de l'Ontario, près de 300 sont abonnées au MDW. Les deux tiers des abonnées sont des municipalités comptant moins de 100 000 habitants. Le ministère des Transports a investi 750 000 \$ dans une entente de partage des coûts d'un an avec l'OGRA pour aider les municipalités à entrer les données sur la gestion de leurs biens dans le MDW. Comité permanent des comptes publics, *Journal des débats*, p. 3.

Le Ministère a informé le Comité de l'existence d'un examen appelé « Roads and Bridges Review Study » (étude sur les routes et les ponts). Dans le cadre de cette étude, on dressera la liste des biens et des besoins municipaux et on examinera les méthodes de gestion des biens. Les partenaires comprennent, entre autres, l'Association des municipalités de l'Ontario (AMO), l'Ontario Good Roads Association (OGRA), la ville de Toronto et la province. Le partenariat examinera les pratiques en vigueur dans d'autres grandes provinces et dans les États américains et présentera son rapport en 2011 accompagné d'options en rapport avec les routes et les ponts municipaux, à savoir les rôles et responsabilités appropriés et la meilleure façon de gérer ces biens.

Les membres du Comité ont interrogé les représentants du Ministère au sujet de la surveillance des ponts municipaux et de la conformité, ce qui a donné lieu aux échanges suivants :

- En 1993, le gouvernement du Québec a cédé aux municipalités la responsabilité des routes et des ponts provinciaux. À la suite de l'effondrement du viaduc de la Concorde en septembre 2006, une Commission d'enquête a recommandé que le ministère des Transports du Québec reprenne la propriété de tous les ponts des municipalités comptant 100 000 habitants et moins¹⁶. Les membres du Comité ont demandé aux représentants du Ministère si l'Ontario devrait envisager d'adopter l'approche québécoise¹⁷.

Le Ministère a répondu qu'un groupe de travail de l'étude sur les routes et les ponts examinera les pratiques en vigueur au Québec, dans d'autres provinces canadiennes et dans les États américains pour cerner différents modèles de propriété, de financement et d'entretien des infrastructures¹⁸. Ce groupe de travail est censé présenter son rapport en 2011.

- En faisant remarquer que chaque État américain doit assurer un rôle de surveillance de la sécurité de ses ponts selon les National Bridge Inspection Standards, les membres du Comité ont demandé aux représentants du ministère des Transports si celui-ci devrait se voir confier cette responsabilité à l'égard des municipalités de l'Ontario.

Le Ministère a indiqué qu'il dispose d'une stratégie complète pour l'inspection des ponts situés sur les voies publiques de la province. En ce qui a trait aux municipalités, la *Loi sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun* a établi un système accompagné de règles et de responsabilités. D'après les représentants du Ministère,

¹⁶ Comité permanent des comptes publics, *Journal des débats*, p. 8.

¹⁷ Ibid., p. 9.

¹⁸ Ibid. D'après les résultats de la première phase de l'étude sur les routes et les ponts, le Ministère fera des recommandations quant aux options de remaniement provincial-municipal possibles aux fins d'examen ultérieur par les partenaires; la date cible est l'été 2011. Toutefois, les options relatives au financement des routes et des ponts ne seront pas examinées à cette étape. Voir Ontario, ministère des Transports, Bureau du sous-ministre, section 2.02, Bridge Inspection and Maintenance, *Summary Status Table* (mars 2010), p. 12.

[. . .] il incombe aux municipalités [...] par arrêté du gouvernement, de s'acquitter de leurs obligations et de leurs responsabilités. Qu'il s'agisse d'un centre récréatif ou d'installations d'aqueduc et d'égout ou qu'il s'agisse d'une route ou d'un pont, [...] les municipalités ont la responsabilité de gérer leurs biens¹⁹.

- Les membres du Comité ont demandé au Ministère ce qu'il advient des rapports d'inspection des ponts. Qui est responsable du contrôle de ces rapports²⁰?

Le Ministère a répondu que ces rapports, dans le cas des municipalités, font partie du régime de gestion des biens de la municipalité concernée. Il incombe au conseil municipal de s'assurer que la municipalité s'acquitte des obligations qui lui sont imposées par la loi.

Le Comité permanent prend acte de toutes les initiatives louables, de nature financière ou autre, prises par le ministère des Transports pour aider les municipalités à bien gérer leurs processus d'inspection et d'entretien des ponts. Par ailleurs, en l'absence d'un organisme central solide pour surveiller les inspections des ponts municipaux, les comptes rendus publics et l'application judicieuse de pénalités au besoin, le Comité craint que certaines municipalités ne s'acquittent pas de leurs obligations d'inspecter et d'entretenir leur infrastructure de ponts.

Le Comité permanent des comptes publics est très préoccupé par les conséquences que peut avoir pour la sécurité le fait qu'aucune disposition législative n'oblige les municipalités à l'heure actuelle à évaluer les activités d'inspection et d'entretien des ponts et à en rendre compte à un organisme central de contrôle ou de surveillance. Par conséquent, le Comité recommande ce qui suit :

- 7. Le ministère des Transports présente au Comité permanent un rapport dans un délai de 60 jours sur l'état des discussions entre les partenaires de l'étude sur les routes et les ponts; le Comité demande au Ministère d'orienter l'étude de manière à y inclure une évaluation des options possibles pour la création d'un organisme de surveillance central chargé de contrôler les activités concernant l'inspection biennale des ponts et leur entretien au niveau municipal.**

¹⁹ Ibid., p. 14.

²⁰ Ibid., p. 6.

État des ponts municipaux

D'après le sondage effectué par l'équipe de vérification auprès des municipalités, l'âge moyen des ponts municipaux était d'environ 43 ans, contre une quarantaine d'années pour les ponts provinciaux. Il est toutefois difficile d'obtenir un tableau précis de l'état général des ponts municipaux et de faire des comparaisons pertinentes entre ceux-ci et les ponts provinciaux, car les municipalités utilisent des systèmes différents pour classer et déterminer l'état de leurs ponts. De plus, il n'y a pas de base de données centrale sur le nombre de ponts municipaux et leur état général. Les 73 municipalités qui ont répondu au sondage du vérificateur assurent la surveillance d'environ 7 300 ponts. Alors que 90 % des répondants ont indiqué que leurs ponts étaient en bon état ou dans un état acceptable, il est impossible de vérifier l'état général des ponts municipaux parce qu'il n'y a pas de base de données centrale.

Le vérificateur a recommandé que le ministère des Transports collabore avec les municipalités et les autres intervenants pour veiller à ce que l'état des ponts municipaux fasse l'objet d'une évaluation uniforme et que cette évaluation soit mise à jour tous les deux ans tel qu'il est exigé et qu'elle soit rendue publique.

Audiences publiques

En ce qui a trait à l'état des ponts, les membres du Comité ont attiré l'attention sur la Figure 2 contenue dans le *Rapport annuel 2009* du vérificateur et qui porte sur la capacité d'entretien municipale de l'infrastructure de pont. Il met en relief l'arriéré de l'entretien des ponts du point de vue des dépenses et l'arriéré en nombre d'années pour quatre municipalités anonymes. Dans un cas, l'état général de 823 ponts avait été jugé d'acceptable à mauvais et l'arriéré de 19,5 années totalisait des dépenses de 117,5 millions de dollars. Les membres du Comité ont dit que ce chiffre était inquiétant.

Dans sa réponse, le Ministère a fait une distinction entre les problèmes touchant l'état des ponts et ceux touchant leur sécurité. (On trouvera à l'annexe A de plus amples renseignements à ce sujet.) Les représentants du Ministère ont ajouté qu'ils n'avaient pas tous les renseignements nécessaires pour dire si le problème mis en lumière dans le tableau concernait l'état des ponts ou leur sécurité.

Figure 2 : Capacité d'entretien municipale de l'infrastructure de pont
Préparé par le Bureau du vérificateur général de l'Ontario

	Population*	Nombre de ponts	État général des ponts	Arriéré (en millions de \$)	Arriéré (en années)
Municipalité A	108 177	823	D'acceptable à mauvais	117,5	19,5
Municipalité B	62 563	242	Acceptable	9,5	9,5
Municipalité C	668 549	108	Bon	néant	s.o.
Municipalité D	892 712	139	Bon	néant	s.o.

* En 2006, d'après Statistique Canada

Les membres du Comité ont demandé si les représentants du Ministère connaissaient l'état des ponts provinciaux qui avaient été cédés aux municipalités en 1996-1997 dans le cadre de la stratégie du remaniement des services locaux (RSL).

Le ministère a admis être préoccupé par la capacité financière des petites municipalités des régions rurales et du Nord de l'Ontario à gérer les biens de leur infrastructure de pont. Du point de vue du Ministère, il faut d'abord avoir un inventaire rigoureux des ponts municipaux et connaître leur état. C'est la raison pour laquelle il collabore avec l'Ontario Good Roads Association (OGRA) et le secteur municipal à l'élaboration du système MDW²¹. Dans le cadre de l'étude sur les routes et les ponts, plus précisément l'examen des rôles et des responsabilités en rapport avec les routes et les ponts municipaux, on examine si telle ou telle route relève de la bonne compétence.

Renseignements supplémentaires

Durant les audiences publiques, les membres du Comité ont demandé au Ministère combien de ponts provinciaux avaient été cédés aux municipalités dans le cadre de la stratégie de 1996-1997 sur le remaniement des services locaux. À la suite des audiences, le Ministère a répondu que la province avait cédé 684 structures aux municipalités en 1996 et 1997, soit 411 ponts et 273 ponceaux situés sur d'anciennes voies publiques provinciales²².

Quand les membres du Comité ont demandé si le ministère des Transports devrait avoir la responsabilité de tenir à jour une liste des ponts municipaux qui ont le plus besoin de travaux de réparation, les représentants du Ministère ont répété qu'il était important d'avoir un inventaire comme celui du système MDW. Les municipalités pourraient ainsi faire la démonstration de leurs besoins en matière d'infrastructure aux gouvernements fédéral et provincial. Un tel inventaire

²¹ Pour de plus amples renseignements sur le système MDW, voir l'annexe B.

²² Lettre de M. Bruce McCuaig, sous-ministre des Transports de l'Ontario (12 mai 2010).

aiderait en outre les trois ordres de gouvernement à faire des choix quant au niveau d'investissement et à la répartition des fonds.

Il semble que le système MDW soit un outil utile et novateur pour les municipalités qui veulent conserver des données sur l'étendue et l'état de tous leurs biens durables. Il peut également servir d'inventaire des ponts municipaux et de base de données sur leur état. Toutefois, comme le Ministère prépare une analyse de rentabilisation pour améliorer et remplacer son Système de gestion des ponts (SGP), le Comité se demande si le Ministère ne devrait pas consulter les municipalités, la Rural Ontario Municipal Association et l'Ontario Good Roads Association pour s'assurer que son nouveau SGP sera conçu de façon à ce que les municipalités puissent également l'utiliser.

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

8. **Le ministère des Transports présente au Comité permanent un rapport sur son point de vue quant à la pertinence d'avoir un système uniforme d'information de gestion sur les ponts dans les municipalités. Le Ministère doit également indiquer dans un rapport s'il est possible de mettre à la disposition des municipalités le logiciel et le Système de gestion des ponts améliorés de la province pour faciliter la communication d'une meilleure information sur l'inspection et l'entretien des ponts au niveau local.**

Investissements dans les ponts municipaux

La province a octroyé récemment aux municipalités un financement ponctuel au titre des projets d'immobilisations municipaux. Or, comme le versement de ces fonds, octroyés dans bien des cas en fonction de données démographiques plutôt que d'un besoin, était effectué seulement vers la fin de l'exercice de la province, il était difficile pour les municipalités de planifier des projets et d'y affecter les fonds en question. Par exemple, une grande partie des fonds octroyés en 2008 n'étaient pas dépensés un an plus tard. Les municipalités ont dit qu'elles avaient besoin de meilleures pratiques de gestion des biens, appuyées par un financement provincial durable, pour maximiser la sécurité et la durée de vie de leurs ponts. Un groupe de travail provincial-municipal étudie présentement ces questions.

Le vérificateur a recommandé que le Ministère collabore avec les municipalités et les autres intervenants pour examiner les ententes de financement du Ministère avec les municipalités pour garantir que les fonds octroyés permettent vraiment d'assurer l'entretien et la réfection appropriés des ponts, et pour promouvoir l'adoption de bonnes pratiques de gestion des biens.

Audiences publiques

Les représentants municipaux des petites collectivités rurales et du Nord de l'Ontario ont dit aux membres du Comité qu'ils n'avaient pas d'argent et qu'ils ne savaient pas comment ils pourraient gérer les coûts associés à l'entretien et à la réparation des ponts sans faire appel aux ordres de gouvernement supérieurs.

Les membres du Comité qui sont familiers avec la gouvernance municipale ont parlé des fonds de fin d'exercice assujettis à une limite de temps, qui sont « reçus à la dernière minute » et que les municipalités ont de la difficulté à affecter en temps voulu à leurs besoins en matière d'infrastructure. Afin d'établir de meilleures pratiques de gestion des biens, les membres du Comité se demandaient s'il était possible de modifier les ententes portant sur des montants ponctuels qui sont assujettis à une limite de temps à cause du calendrier financier du gouvernement. Ils aimeraient que les municipalités puissent compter sur un financement plus prévisible et plus durable et que l'on évite ainsi les bousculades de dernière minute qui aboutissent à l'approbation du financement de travaux concernant des ponts ayant besoin de réparations mineures tandis que ceux qui présentent des problèmes plus critiques sur le plan de la sécurité sont laissés de côté. Les membres du Comité ont entendu ce genre de préoccupations dans des réunions d'intervenants municipaux comme l'Association des municipalités de l'Ontario et la Rural Ontario Municipal Association.

D'autres membres du Comité ont donné des exemples de municipalités rurales qui avaient obtenu des fonds publics pour leur infrastructure de ponts dans le cadre d'un partenariat municipal-provincial-fédéral. L'une d'entre elles avait retenu les services d'un ingénieur pour inspecter ses ponts et rassembler la documentation nécessaire pour présenter une demande de financement pour réaliser ses projets. Les fonds octroyés au cours de trois phases de réception de demandes de financement d'un programme d'infrastructure fédéral-provincial ont permis à la municipalité de remplacer sept ponts qui enjambent différents affluents de la rivière Grand.

Les représentants du Ministère ont souligné que la province avait consacré plus de 500 millions de dollars depuis 2005 à l'amélioration des routes et des ponts municipaux. Ces investissements ont été effectués par le truchement du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale Canada-Ontario, du Fonds Chantiers Canada et des programmes de stimulation de l'infrastructure.

Dans le cadre de l'étude sur les routes et les ponts, la province et les municipalités étudient de concert des options en rapport avec les responsabilités et les ententes de financement concernant les routes et les ponts²³.

Les représentants du Ministère ont ajouté que les inventaires comme celui du système MDW renforceront la capacité de dépenser les fonds de façon stratégique en fonction de l'état des biens, du besoin de travaux et de la capacité de la collectivité. Qui plus est, le travail qu'effectue le Ministère avec l'Ontario Good Roads Association et qu'il effectuera dans le cadre de l'étude sur les routes et les ponts lui permettra de faire ces investissements de la façon la plus stratégique possible²⁴.

²³ Ontario, ministère des Transports, Bureau du sous-ministre, section 3.02, Bridge Inspection and Maintenance, *Summary Status Table* (mars 2010), p. 11.

²⁴ Comité permanent des comptes publics, *Journal des débats*, p. 14.

Les membres du Comité ont souligné qu'ils étaient préoccupés non pas par les programmes qui fournissent des montants prévisibles, mais par les programmes de financement ponctuel annoncés à la fin de l'exercice en mars, par exemple, qui mettent des millions de dollars « à la disposition » des municipalités en leur demandant si elles sont prêtes à réaliser des projets. Les petites municipalités ont de la difficulté à réaliser de tels projets, car elles n'ont ni le personnel ni l'expertise nécessaires pour aller rapidement de l'avant. En réponse à ces préoccupations, les représentants du Ministère ont promis de se pencher sur la question.

Renseignements supplémentaires

À la suite des audiences publiques, le Ministère a indiqué dans un rapport que divers programmes de financement assortis de différents délais et critères d'admissibilité avaient aidé les municipalités depuis 2005 à s'occuper de leurs routes et de leurs ponts, comme suit :

Les programmes fédéral-provincial-municipal : Chantiers Canada, Fonds de stimulation de l'infrastructure, Fonds sur l'infrastructure municipale rurale Canada-Ontario

Les fonds susmentionnés avaient des délais se situant entre 2 semaines et 14 semaines pour présenter une demande. En plus des catégories de projets admissibles, ces fonds comportaient des restrictions en fonction de la population et le Fonds de stimulation de l'infrastructure comprenait une disposition qui stipulait que la demande devait porter uniquement sur des projets « prêts à démarrer ».

Les programmes Chantiers Canada et Fonds de stimulation de l'infrastructure comportaient une date précise avant laquelle les fonds approuvés pour ces projets devaient être dépensés. Ces délais se situaient entre deux ans dans le cas du Fonds de stimulation de l'infrastructure et huit ans dans le cas de Chantiers Canada²⁵.

Programmes de financement de l'Ontario :

La Loi permettant d'investir dans l'Ontario et le *Fonds pour les routes et les ponts municipaux* annoncé dans le Budget de l'Ontario déposé au printemps 2008 ne fixaient aucun délai précis pour dépenser les fonds. Les municipalités devaient informer la province dans un délai de un à trois ans de la façon dont elles comptaient utiliser le financement provincial. La contribution provinciale serait maintenue jusqu'à l'achèvement des projets²⁶.

Pour surmonter le problème des municipalités qui n'ont pu bénéficier du financement gouvernemental à cause des annonces faites en fin d'exercice pour réaliser des projets assujettis à une limite de temps, le Comité aimerait proposer une solution possible.

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

²⁵ Ontario, ministère des Transports, lettre du Bureau du sous-ministre (12 mai 2010), p. 2.

²⁶ Ibid.

9. **Le ministère des Transports présente au Comité permanent un rapport sur une proposition qui pourrait permettre d'affecter les fonds d'infrastructure des ordres de gouvernement supérieurs aux projets d'amélioration ou de réparation prioritaires des ponts municipaux dans le cas où la sécurité est le critère principal.**

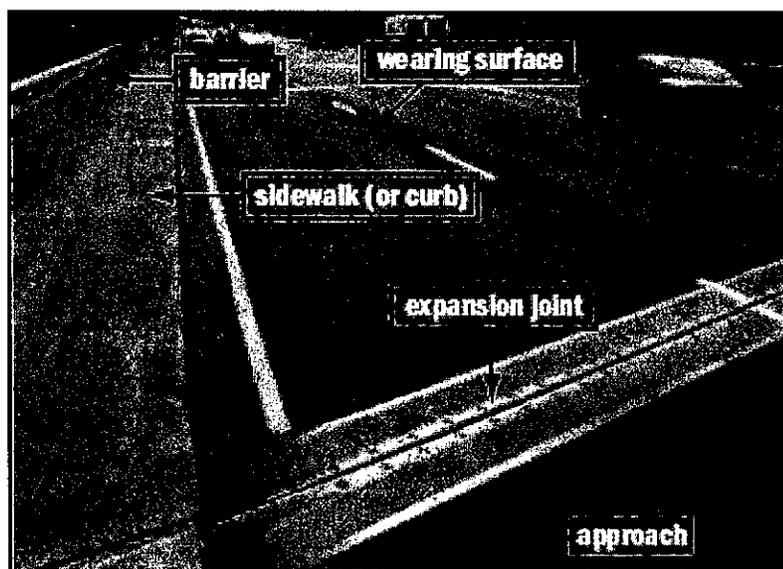
ANNEXE A

Indice de l'état des ponts (BCI) et éléments de pont

Le ministère des Transports utilise l'indice de l'état des ponts (BCI) comme outil de planification lui permettant de planifier de manière stratégique l'entretien non urgent des ponts au moment optimal. Le BCI ne sert ni à évaluer ni à mesurer la sécurité d'un pont. Il s'agit d'un indicateur de la valeur de la structure en tant qu'actif²⁷.

En tant qu'indicateur de la valeur d'un pont comme actif, le BCI est un outil qui aide les propriétaires de ponts à élaborer leur plan de gestion des biens et à décider du moment où ils investiront dans l'infrastructure et de la façon dont ils le feront. Pour établir le BCI, on examine les composantes importantes d'un pont comme le béton, l'acier, les trottoirs et l'éclairage afin d'identifier les éléments qui sont en bon état et ceux qui ne le sont pas. L'indice donne un chiffre composé qui indique au Ministère le rang qu'occupe un pont donné, parmi tous ses ponts, du point de vue de l'état général ou du besoin de réparations.

Dans ce contexte, on peut évaluer un pont en fonction d'une vingtaine d'éléments, dont certains sont plus critiques que d'autres.



Les inspecteurs de ponts mesurent physiquement les endroits où des éléments de pont nécessitent des travaux, par exemple une bordure ébréchée, et expriment cette mesure en pourcentage. Ce pourcentage est ensuite appliqué à la valeur totale de remplacement de l'élément concerné. On additionne ensuite les pourcentages de tous les éléments. L'indicateur financier de la dépréciation du pont (valeur actuelle) et l'indicateur de ce qu'il en coûterait pour le remplacer (coût de remplacement) sont deux chiffres importants issus de l'évaluation. On

²⁷ Comité permanent des comptes publics, *Journal des débats*, p. 2.

divise la valeur actuelle du pont par son coût de remplacement pour obtenir un ratio²⁸.

Par exemple :

Valeur actuelle = 700 000 \$

Coût de remplacement = 1 000 000 \$

$$\begin{aligned} \text{BCI} &= \frac{\text{Valeur actuelle}}{\text{Coût de remplacement}} \times 100 \\ &= \frac{700\,000}{1\,000\,000} \times 100 \\ &= 70 \end{aligned}$$

Le produit est évalué de 0 à 100²⁹.

BCI de 70 à 100 – Bon

Dans le cas d'un pont ayant un BCI supérieur à 70, il n'est habituellement pas nécessaire d'effectuer des travaux d'entretien au cours des cinq prochaines années.

BCI de 60 à 70 – Passable

Dans le cas d'un pont ayant un BCI se situant entre 60 et 70, des travaux d'entretien sont habituellement prévus au cours des cinq prochaines années. D'un point de vue économique, c'est le moment idéal pour planifier de grands travaux de réfection du pont.

BCI de moins de 60 – Mauvais

Dans le cas d'un pont ayant un BCI inférieur à 60, les travaux d'entretien sont habituellement prévus dans un délai d'un an.

Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, l'indice de l'état des ponts est une évaluation monétaire et non pas une évaluation de la sécurité d'un pont. Ce dernier aspect entre en jeu quand l'inspecteur procède à l'inspection d'un pont pour en évaluer la sécurité; des mesures sont prises immédiatement pour remédier à tout problème de cette nature³⁰.

²⁸ Ibid., p. 11.

²⁹ Ontario, ministère des Transports, *Indice de l'état des ponts (BCI)*; page Web <http://www.mto.gov.on.ca/french/bridges/bci.shtml> consultée le 12 février 2010.

³⁰ Comité permanent des comptes publics, *Journal des débats*, p. 11.

ANNEXE B

Municipal DataWorks (MDW)

Comme indiqué ci-dessus, le système MDW est un entrepôt sur le Web des données concernant les biens d'infrastructure; le système appartient à l'Ontario Good Roads Association (OGRA) et celle-ci le gère avec les fonds de démarrage alloués par le ministère des Transports de l'Ontario³¹. Le système MDW recense plus de 120 types de biens différents, y compris les routes et les ponts.

D'après les renseignements supplémentaires transmis par le Ministère, les dix principaux types d'infrastructure ou de biens que l'on trouve le plus couramment dans le système MDW sont énumérés ci-dessous. Le nombre de biens pour les ponts correspond à 2 124 et ceux-ci figurent au 18^e rang dans la liste.

Le système MDW a été élaboré dans le cadre d'un partenariat public-privé visant à fournir des capacités de gestion des biens à toutes les municipalités, y compris les plus petites.

Municipal DataWorks	
Type de bien	Nombre de biens
1. Tronçon de route	66 481
2. Bordure	28 182
3. Conduite d'eau	18 133
4. Vanne de régulation de l'eau	11 033
5. Conduite d'égout (eaux usées)	11 007
6. Conduite d'égout (eaux pluviales)	8 755
7. Trou d'homme (eaux usées)	8 699
8. Bassin (eaux pluviales)	6 907
9. Trottoir	5 945
10. Trou d'homme (eaux pluviales)	5 139

³¹ Les municipalités membres de l'OGRA ont accès gratuitement au système MDW. Il n'y a ni droits de licence, ni droits d'utilisateur ni droits d'entreposage de données. Municipal DataWorks, « Defining the Standard for Asset Management », page Web http://www.ogra.org/ogra_mdw?homw/mdwhome.aspx consultée le 25 mai 2010.

LISTE RÉCAPITULATIVE DES RECOMMANDATIONS

Exception faite de la recommandation 7 pour laquelle le Comité a indiqué un délai plus court, le Comité permanent des comptes publics demande au ministère des Transports de faire parvenir au greffier du Comité une réponse écrite à l'égard des neuf recommandations suivantes dans les 120 jours suivant le dépôt du présent rapport auprès du président de l'Assemblée législative.

1. Le ministère des Transports présente au Comité permanent un rapport sur les modifications apportées à ses politiques et à ses pratiques depuis le dépôt du Rapport annuel 2009 du vérificateur général pour distinguer et identifier les déficiences de pont qui présentent un risque pour la sécurité par rapport à celles qui indiquent une perte de valeur économique si les travaux d'entretien requis ne sont pas effectués. Dans son rapport, le Ministère doit également indiquer si tous les ponts provinciaux jugés en mauvais état ou dans un état acceptable sont maintenant inclus dans ses plans d'immobilisations quinquennaux.
2. Le ministère des Transports présente au Comité permanent un rapport sur les directives supplémentaires qu'il fournira sur les fermetures de voies dans son manuel d'inspection des ponts de sorte que les inspecteurs internes et contractuels du Ministère puissent effectuer des inspections uniformes et efficaces des ponts.
3. Le ministère des Transports présente au Comité permanent un rapport indiquant s'il a contrôlé l'efficacité de ses initiatives de surveillance améliorées et de la formation renforcée sur les inspections qu'il offre à son personnel et aux ingénieurs conseils externes. Le Ministère doit également faire part des résultats de ses mesures de contrôle, notamment si les augmentations ou les diminutions importantes de l'indice de l'état d'une structure d'une inspection à l'autre font l'objet d'un suivi.
4. Le ministère des Transports présente au Comité permanent un rapport sur les mesures qu'il a prises pour assurer un meilleur suivi et expliquer les travaux non effectués par rapport à l'entretien planifié pour l'année jusqu'à ce que le Ministère implante le système électronique centralisé prévu d'ici trois à quatre ans.
5. Le ministère des Transports présente au Comité permanent un rapport sur les mesures qu'il prend pour intégrer les renseignements manquants et corriger les inexactitudes et les écarts dans son inventaire des ponts provinciaux (et de leurs éléments) parallèlement à la mise à niveau du logiciel du Système de gestion des ponts. Le Ministère doit également indiquer dans son rapport combien de temps, selon lui, prendront ces changements et quels moyens il compte prendre pour en contrôler la qualité.

6. Le ministère des Transports présente au Comité permanent un rapport sur les conclusions que le Ministère tire de l'évaluation provisoire de son projet visant à consigner et surveiller les écarts entre les coûts de conception estimatifs et réels. Dans son rapport, le Ministère doit également faire le point sur les résultats de son initiative d'« approvisionnement intelligent ».
7. Le ministère des Transports présente au Comité permanent un rapport dans un délai de 60 jours sur l'état des discussions entre les partenaires de l'étude sur les routes et les ponts; le Comité demande au Ministère d'orienter l'étude de manière à y inclure une évaluation des options possibles pour la création d'un organisme de surveillance central chargé de contrôler les activités concernant l'inspection biennale des ponts et leur entretien au niveau municipal.
8. Le ministère des Transports présente au Comité permanent un rapport sur son point de vue quant à la pertinence d'avoir un système uniforme d'information de gestion sur les ponts dans les municipalités. Le Ministère doit également indiquer dans un rapport s'il est possible de mettre à la disposition des municipalités le logiciel et le Système de gestion des ponts améliorés de la province pour faciliter la communication d'une meilleure information sur l'inspection et l'entretien des ponts au niveau local.
9. Le ministère des Transports présente au Comité permanent un rapport sur une proposition qui pourrait permettre d'affecter les fonds d'infrastructure des ordres de gouvernement supérieurs aux projets d'amélioration ou de réparation prioritaires des ponts municipaux dans le cas où la sécurité est le critère principal.