

# Inspection et entretien des ponts

Suivi des vérifications de l'optimisation des ressources, section 3.02 du *Rapport annuel 2009*

## Contexte

L'Ontario compte quelque 14 800 ponts, dont environ 2 800 font partie du réseau routier provincial et relèvent du ministère des Transports (le Ministère). Les 12 000 ponts restants sont situés dans des municipalités et relèvent donc de celles-ci.

La responsabilité de la sécurité et de l'entretien des ponts provinciaux est établie dans la *Loi sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun* (la Loi). La Loi exige 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* (manuel d'inspection) du Ministère. Aux termes du manuel, ces inspections biennales doivent consister en une évaluation visuelle « doigt sur la pièce » de chaque élément d'un pont afin de repérer les défauts de matériaux, les défauts de rendement ou les besoins en matière d'entretien et de réfection.

### PONTS PROVINCIAUX

Dans notre *Rapport annuel 2009*, nous avons mentionné que le Ministère avait établi des normes complètes pour l'inspection des ponts dans le

manuel d'inspection et que, lorsque ces normes sont respectées, les procédures d'inspection exigées permettent bel et bien de repérer les défauts structuraux. En outre, le Ministère effectuait les inspections des ponts tous les deux ans, conformément aux exigences.

Cependant, nous avons repéré un certain nombre de domaines où les processus d'inspection et d'entretien du Ministère pouvaient être améliorés afin de minimiser les risques pour la sécurité, comme ceux causés par la chute de pièces de béton, ou le fait que des parties de la structure d'un pont ne remplissent pas leur fonction, soit protéger de façon adéquate les véhicules qui circulent sur ou sous le pont, et faire en sorte que les ponts relevant de la province demeurent sécuritaires. Nous avons notamment constaté ce qui suit :

- D'après l'évaluation du Ministère, plus de 180 ponts provinciaux, soit 7 %, 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 leur inspection. Or, malgré les importants besoins de réparation ou de réfection, nous avons constaté que plus du tiers des ponts ne faisaient pas partie du plan de travaux d'immobilisations du Ministère pour la prochaine année.

- Le Ministère n'avait pas pris de mesures pour s'assurer que l'information sur les éléments critiques de chaque pont est exacte et que tous les éléments sont pris en compte. L'état de ces éléments est essentiel pour déterminer l'état général d'un pont et estimer les coûts des travaux de réfection requis. De plus, le Système de gestion des ponts (SGP), base de données du Ministère sur l'inventaire des ponts, ne contenait pas d'information sur l'historique de réfection de près du tiers des ponts construits depuis 40 ans et plus.
- Le Manuel d'inspection exige une inspection visuelle minutieuse de chaque élément du pont. Ce genre d'inspection exige normalement de fermer des voies et des accotements à la circulation. Par exemple, il est impossible de faire une inspection doigt sur la pièce des éléments critiques de certains ponts de l'autoroute 401 dans la région du Grand Toronto sans fermer de voies; or, au moment de notre vérification de 2009, il n'y avait eu aucune fermeture de voies de ce genre au cours des trois années précédentes.
- Nous avons constaté que le processus de surveillance permanente des inspections comportait plusieurs faiblesses. Par exemple :
  - Le manuel d'inspection stipule qu'un inspecteur doit consacrer au moins de deux à trois heures en général à l'inspection d'un pont. Toutefois, les inspecteurs effectuaient souvent cinq inspections ou plus au cours d'une même journée. Par exemple, dans les séries d'inspections effectuées entre 2006 et 2008, nous avons remarqué, à 36 occasions, qu'un inspecteur avait inspecté à lui seul au moins 10 ponts au cours d'une même journée.
  - Une modification importante de l'évaluation de l'état d'un pont entre les inspections nécessite des explications et, possiblement, une nouvelle inspection. Nous avons remarqué que les derniers résultats d'inspection au moment de notre vérification de 2009

indiquaient une amélioration de l'évaluation de l'état général de plus de 300 ponts, même si ceux-ci n'avaient guère fait l'objet de travaux de réfection depuis la dernière inspection. Dans d'autres cas, l'évaluation globale n'avait pas changé du tout entre les inspections, et les rapports des inspections antérieures avaient été repris sans changements. Même si de nombreux dossiers contenaient des photos indiquant qu'une inspection avait été effectuée, la validité d'au moins quelques-unes de ces inspections aurait dû faire l'objet d'un suivi dans les cas où il n'y avait pas le moindre changement par rapport à l'inspection précédente, surtout dans le cas de vieux ponts, car les éléments d'un pont, normalement, se détériorent au fil du temps.

- Nous avons remarqué que les régions avaient tendance à ne pas donner suite à de nombreuses recommandations en matière d'entretien découlant des inspections biennales des ponts. Dans deux des trois régions que nous avons visitées, seulement un tiers environ des travaux d'entretien recommandés avaient été menés à terme, et la troisième région n'effectuait aucun suivi de ces travaux.

En ce qui a trait à l'acquisition de biens et services pour les grands projets de conception et de construction de ponts, nous avons remarqué que le Ministère recourait, en général, au processus d'appel d'offres. Toutefois, dans un grand nombre des contrats de services de conception, de consultation et de surveillance des travaux de construction que nous avons examinés, la portée des travaux avait fait l'objet de changements qui s'étaient traduits par un prix final dépassant d'au moins 50 % le prix contractuel initial.

## PONTS MUNICIPAUX

Afin de garantir la sécurité des ponts municipaux, les municipalités sont aussi tenues d'effectuer des inspections biennales conformément au manuel

d'inspection. Au moment de notre vérification, nous avons constaté qu'aucune loi n'exigeait ou même ne permettait que le ministère des Transports ou un autre ministère provincial surveille le respect de cette exigence par les municipalités. Par ailleurs, il n'y avait pas de base de données centrale sur le nombre de ponts municipaux et leur état général.

D'après notre sondage auprès des municipalités, l'âge moyen des ponts municipaux était plus élevé en général que celui des ponts provinciaux. Toutefois, il était impossible d'obtenir un tableau précis de l'état général des ponts municipaux ou de faire des comparaisons pertinentes entre ceux-ci et les ponts provinciaux parce que les municipalités utilisent de nombreux différents systèmes pour classer et déterminer l'état de leurs ponts. Néanmoins, la majorité des municipalités (85 %) qui ont répondu à notre sondage ont indiqué qu'elles avaient un arriéré de travaux de réfection. En général, les grandes collectivités en pleine croissance n'avaient pas d'arriéré important étant donné leur infrastructure plus jeune, contrairement aux municipalités comptant un grand nombre de ponts par rapport à leur population et à leur base de revenus, qui avaient plus de difficulté à financer les travaux de réfection des ponts.

La province avait octroyé aux municipalités un financement ponctuel au titre des projets d'immobilisations municipaux. Cependant, les décisions de financement étaient souvent fondées sur la population et le réseau routier plutôt que sur les besoins spécifiques aux ponts. Par ailleurs, les fonds étaient versés vers la fin de l'exercice de la province et beaucoup de municipalités n'étaient donc pas en mesure de bien planifier l'affectation des fonds et de les engager. Par exemple, une grande partie des fonds octroyés en 2008 n'avait toujours pas été engagée un an plus tard. Les municipalités nous ont dit que de meilleures pratiques de gestion des biens appuyées par un financement provincial plus durable étaient nécessaires pour garantir la sécurité des ponts municipaux et en maximiser la durée de vie. Au moment de notre vérification, un groupe de travail composé de représentants de la province et des municipalités examinait ces questions.

## COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS

Le Comité permanent des comptes publics a tenu une audience sur cette vérification en mars 2010. En novembre 2010, le Comité a déposé à l'Assemblée législative un rapport découlant de l'audience. Le rapport contenait neuf recommandations et demandait que le Ministère présente au Comité un rapport sur les éléments suivants :

- les modifications apportées aux politiques et aux pratiques ministérielles pour relever et distinguer les déficiences de pont qui présentent un risque pour la sécurité par rapport à celles qui entraînent une perte de valeur économique; il doit notamment indiquer si tous les ponts provinciaux jugés en mauvais état ou dans un état acceptable sont maintenant inclus dans ses plans d'immobilisations quinquennaux;
- les directives supplémentaires qu'il fournira sur les fermetures de voies et d'accotements dans son manuel d'inspection, de sorte que son personnel et les inspecteurs contractuels puissent effectuer des inspections uniformes et efficaces des ponts;
- s'il a contrôlé l'efficacité de ses initiatives de surveillance améliorées et de la formation plus stricte sur les inspections qu'il offre à son personnel et aux ingénieurs-conseils externes; il doit en outre communiquer les résultats de ses mesures de contrôle, et notamment indiquer 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;
- 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;
- les mesures qu'il a prises pour intégrer les renseignements manquants et corriger les inexactitudes et les écarts dans son inventaire des ponts provinciaux et de leurs éléments;

- les conclusions qu'il tire de l'évaluation provisoire de son projet visant à consigner et surveiller les écarts entre les coûts de conception estimatifs et réels, et les résultats produits à ce jour par son initiative d'« approvisionnement intelligent »;
- l'état de la situation concernant l'étude sur les routes et les ponts (effectuée conjointement par des représentants de la province et des municipalités); on a demandé au Ministère d'orienter l'étude de manière à y inclure 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;
- son point de vue quant à la pertinence d'avoir un système uniforme d'information et de gestion relatif aux ponts dans les municipalités; le Ministère doit également faire rapport sur la possibilité de mettre son SGP à la disposition des municipalités pour faciliter la communication d'une meilleure information sur l'inspection et l'entretien des ponts au niveau local;
- une proposition en vue de permettre l'affectation de fonds d'infrastructure provinciaux aux projets d'amélioration ou de réparation prioritaires des ponts municipaux dans le cas où la sécurité est le critère principal.

Le Ministère a présenté sa réponse officielle au Comité en février 2011. Certaines des questions soulevées par le Comité étaient similaires à nos constatations. Dans les cas où les recommandations du Comité sont semblables aux nôtres, le présent suivi inclut les mesures récentes que le Ministère mentionne avoir prises pour dissiper les préoccupations soulevées par le Comité, qui figurent également dans notre vérification de 2009.

## État des mesures prises en réponse aux recommandations

Le Ministère nous a fourni au printemps 2011 des renseignements sur l'état des mesures prises à l'égard de nos recommandations. Selon ces renseignements, d'importants progrès ont été réalisés pour ce qui est de donner suite à bon nombre des recommandations que nous avons formulées dans notre *Rapport annuel 2009* au sujet des ponts provinciaux, mais il faudra plus de temps pour donner pleinement suite à certaines d'entre elles. En ce qui concerne les ponts provinciaux, on n'a répondu que partiellement à nos préoccupations, compte tenu du fait que la collecte de données et qu'un examen provincial municipal étaient toujours en cours au moment du présent suivi. L'état des mesures prises en réponse à chacune des recommandations au moment de notre suivi est exposé ci-après.

### SÉCURITÉ DES PONTS PROVINCIAUX

#### Recommandation 1

*Afin de garantir la prise de mesures appropriées en temps opportun dans le cas des ponts qui nécessitent des travaux de réparation et de réfection, le ministère des Transports doit :*

- *renforcer 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;*
- *veiller à ce que les décideurs gouvernementaux reçoivent l'information dont ils ont besoin pour évaluer de façon adéquate les risques liés à la sécurité et à l'économie afin d'établir l'ordre de priorité des besoins en investissement dans les ponts provinciaux vieillissants de l'Ontario.*

## État

Au moment de notre suivi, le Ministère a indiqué qu'il avait renforcé ses politiques et procédures en vue de repérer et de consigner les défauts liés à la sécurité, en exigeant ce qui suit :

- que les inspecteurs de ponts consignent tous les éléments urgents dans la section du formulaire d'inspection réservée aux commentaires, et qu'ils en informent le représentant ministériel compétent;
- que la nature du travail effectué ou des autres mesures prises soit également indiquée dans la section du formulaire d'inspection réservée aux commentaires, afin que le travail accompli soit consigné de façon permanente.

En outre, des ateliers obligatoires sur l'inspection des ponts mettant l'accent sur le processus de détermination des défauts liés à la sécurité ont été offerts après notre vérification.

Le Ministère a également indiqué qu'il exigeait maintenant la production d'un formulaire de justification qui explique pourquoi un pont ayant un indice de l'état des ponts (BCI) inférieur à 60 n'est pas inclus dans le programme quinquennal de construction d'immobilisations et qui indique les mesures prises pour garantir la sécurité du pont.

Le Ministère a mentionné que, pour s'assurer que les décideurs gouvernementaux reçoivent l'information requise pour établir l'ordre de priorité des besoins d'investissement dans les ponts vieillissants de l'Ontario, il avait achevé en septembre 2011 l'élaboration de plans d'investissement régionaux pluriannuels énumérant les besoins et les investissements nécessaires correspondants pour les ponts et les chaussées sur une période de 25 ans. Les plans comprennent des renseignements sur les besoins liés à la structure des ponts, les coûts de construction, l'année recommandée pour l'apport d'améliorations ainsi que les résultats prévus des investissements.

## INVENTAIRE DES PONTS

### Recommandation 2

*Afin de garantir que les résultats des inspections des ponts sont consignés avec exactitude et pour mieux estimer le coût des travaux de réparation et de réfection des ponts et en établir l'ordre de priorité, le ministère des Transports doit :*

- assurer une surveillance plus étroite de la conformité des inspecteurs au manuel d'inspection des ponts pour garantir que l'information critique sur les ponts est mise à jour correctement;
- donner suite aux constatations de son examen d'assurance de la qualité et s'assurer de l'intégralité et de l'exactitude de l'information contenue dans le Système de gestion des ponts de l'Ontario.

### État

À l'automne 2009, le Ministère a diffusé une note de service stratégique exigeant que les inspecteurs examinent l'exactitude de l'information sur l'inventaire des ponts et les différents éléments de chaque pont dans le cadre de l'inspection. Les ingénieurs du Ministère doivent procéder à des vérifications ponctuelles pour s'assurer du respect de cette exigence.

Le Ministère a aussi mis sur pied un projet en plusieurs étapes pour garantir l'exactitude de l'information sur les ponts contenue dans le SGP. Le projet comporte les éléments suivants :

- repérer les écarts importants entre les données sur le tablier d'un pont qui sont consignées dans les dessins techniques et celles qui figurent dans le SGP;
- faire en sorte que le SGP contienne des renseignements suffisamment détaillés sur les ponts (le « champ des aspects clés » du SGP);
- veiller à ce que la date des plus récents travaux de réfection soit saisie dans le système, s'il y a lieu;

- examiner les dessins techniques relatifs au pont pour s'assurer que les données d'inventaire contenues dans le SGP sont exactes en ce qui concerne les éléments du pont qui influent le plus sur le BCI;
- durant les inspections sur le terrain, confirmer l'information sur les éléments de chaque pont qui figure dans les dessins techniques.

Le Ministère a indiqué que le Bureau de la gestion des ponts examinera l'inventaire de tous les ponts et les données sur les éléments de chacun des ponts, après correction de cette information au niveau régional. On prévoit que ce travail sera achevé en décembre 2012. Les vérifications sur le terrain du Bureau de la gestion des ponts, dans le cadre desquelles on procède à une nouvelle inspection de 50 ponts tous les ans, incluront dorénavant un examen de l'inventaire des ponts et des données sur les éléments des ponts.

En 2011, le Ministère a aussi commencé à accroître la fréquence de ses inspections d'assurance de la qualité; ces inspections, qui avaient lieu tous les deux ans, seront désormais effectuées tous les ans. Elles incluront dorénavant un examen des recommandations découlant de précédentes inspections d'assurance de la qualité et la présentation d'un rapport sur l'état de ces recommandations.

## OBTENIR L'ACCÈS AUX PONTS POUR LES INSPECTIONS

### Recommandation 3

*Pour garantir que les inspections sont exécutées en conformité avec la loi, le ministère des Transports doit :*

- *prendre des dispositions pour assurer la fermeture des voies et des accotements dans tous les cas où ces fermetures sont nécessaires pour garantir qu'un pont est inspecté de façon adéquate;*
- *s'il n'est pas possible de fermer les voies et les accotements pour l'inspection d'un pont, envisager une méthode axée sur le risque qui prend en compte des facteurs comme l'âge du pont et*

*la possibilité de faire des inspections rotatives, et aussi envisager la possibilité de fermetures en dehors des heures de pointe, par exemple le soir ou la fin de semaine, pour faciliter l'inspection des ponts;*

- *envisager de préciser les fermetures nécessaires de voies et d'accotements dans les appels d'offres lancés pour des travaux d'inspection qui seront effectués par des consultants externes.*

### État

Au moment de notre suivi, le Ministère nous a informés qu'en application de la note de service stratégique diffusée en 2009, les ponts nécessitant la fermeture de voies et d'accotements devaient être précisés dans la description des travaux d'inspection effectués par des consultants. Les ingénieurs en structure des bureaux régionaux du Ministère sont dorénavant tenus de procéder à une évaluation de l'accessibilité pour chaque pont avant d'annoncer les travaux d'inspection. Le nombre requis de fermetures de voies et d'accotements est communiqué aux consultants en fonction de ces évaluations.

En mars 2010, le Ministère a élaboré des lignes directrices sur l'accessibilité des ponts durant les inspections, sur lesquelles s'appuieront les ingénieurs en structure des bureaux régionaux pour établir les plans d'accessibilité relatifs aux ponts dont ils sont responsables. Les plans incluront de l'information sur les exigences d'accès (comme les fermetures de voies et d'accotements), l'équipement spécial requis aux fins d'accès (tel que des camions nacelles et des bateaux), les zones suspectes qui nécessitent une inspection approfondie ainsi que la fréquence des inspections approfondies. Le Ministère a indiqué qu'en avril et en juin 2010, il a fait suivre à tous ses inspecteurs des ateliers sur la production de plans concernant l'accessibilité.

Au moment de notre suivi, le Ministère nous a informés que le cycle d'inspections de 2009 avait nécessité 50 fermetures de voies et d'accotements, et que 100 fermetures avaient eu lieu au cours du cycle de 2010.

## SURVEILLANCE DES INSPECTIONS

### Recommandation 4

*Afin de garantir que les inspections sont exécutées en conformité avec la loi, le ministère des Transports doit adopter une approche axée sur le risque pour la surveillance permanente des inspections. Cette approche doit comprendre ce qui suit :*

- *évaluer le caractère raisonnable du nombre de ponts que les entrepreneurs externes et le personnel du Ministère déclarent avoir inspectés au cours d'une seule journée pour avoir l'assurance que des inspections complètes ont bel et bien été effectuées;*
- *assurer le suivi de tout changement inhabituel de l'état d'un pont depuis l'inspection précédente;*
- *déterminer les ponts à risque élevé qui doivent faire l'objet d'une évaluation de l'état, qui est un examen plus approfondi.*

*Le ministère des Transports doit également envisager d'uniformiser ses ententes avec les firmes d'ingénierie. Les ententes doivent au moins comprendre des dispositions relatives à l'expérience et aux compétences exigées du personnel affecté aux inspections par la firme.*

### État

Au moment de notre vérification, le Ministère a indiqué que la note de service stratégique de septembre 2009 exige que les ingénieurs en structure des bureaux régionaux et les gestionnaires de projet inscrivent une durée minimale estimative pour l'inspection de chaque pont; cette estimation est ensuite comparée à la durée réelle de l'inspection. On veut ainsi s'assurer que l'inspecteur a pris tout le temps nécessaire pour effectuer son inspection. Les ateliers sur l'inspection offerts en 2010 par le Ministère ont également porté sur l'uniformisation de la durée des inspections. Le Ministère a aussi mentionné que le SGP comportait de nouveaux champs de données dans lesquels on consigne le temps requis pour procéder aux inspections et les dates de début et de fin des inspections.

Les politiques et les procédures du Ministère exigent dorénavant que les ingénieurs en structure des bureaux régionaux examinent tous les ponts dont l'état a changé de façon importante (c'est-à-dire les ponts dont le BCI a augmenté de plus de trois points ou diminué de plus de cinq points), et que les inspecteurs de ponts justifient et expliquent ces changements. Le Ministère a aussi fait savoir qu'on a ajouté au SGP un nouveau champ de données où il faut fournir une explication des variations imprévues du BCI d'une inspection à l'autre.

Le Ministère a également élaboré une demande de propositions (DP) normalisée pour les travaux d'inspection qui sont impartis à des firmes d'ingénierie. La DP exige désormais que tous les inspecteurs principaux possèdent au moins cinq ans d'expérience en matière d'inspection et qu'ils aient suivi le cours d'inspection des ponts du Ministère.

## ENTRETIEN DES PONTS

### Recommandation 5

*Le ministère des Transports doit :*

- *élaborer un plan officiel de gestion des biens qui servira de base pour établir l'ordre de priorité des travaux d'entretien préventif des ponts;*
- *effectuer les travaux d'entretien préventif dans les plus brefs délais, y compris les travaux d'entretien recommandés à la suite de l'inspection des ponts.*

### État

Au moment de notre suivi, le Ministère a indiqué qu'il avait mis en place un processus provisoire pour faire le suivi des travaux d'entretien. Ce processus :

- permet de déterminer les besoins urgents en matière d'entretien qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité;
- exige que les travaux prioritaires soient achevés en premier et établit l'ordre de priorité des autres travaux;
- comprend la production d'un tableau annuel énumérant les travaux d'entretien non urgents pour tous les ponts et consignants

tous les travaux d'entretien achevés; ces renseignements sont ensuite transmis aux sections responsables des structures dans chaque région.

Le Ministère nous a également informés que ses plans pluriannuels d'investissement régionaux (que nous avons mentionnés précédemment) comportent des renseignements sur les travaux d'entretien préventif optimal requis et l'incidence de ces travaux sur le prolongement de la durée de vie des structures. Les améliorations qu'on prévoit apporter au SGP permettront au Ministère de produire des rapports sur les travaux d'entretien requis, qui pourront être distribués aux bureaux régionaux.

## SYSTÈME DE GESTION DES PONTS DE L'ONTARIO

### Recommandation 6

*Afin d'accroître l'utilité du Système de gestion des ponts de l'Ontario, le ministère des Transports doit :*

- *s'assurer que l'information sur la réfection des ponts contenue dans le système est à jour;*
- *évaluer si le système répond aux besoins des utilisateurs et déterminer 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.*

### État

Au moment de notre vérification, le Ministère a mentionné qu'il avait mis à jour l'historique des travaux de réfection pour tous les ponts et transféré les renseignements dans la section « historique des travaux » du SGP.

Le Ministère nous a également informés qu'il avait apporté un certain nombre d'améliorations à son SGP, surtout en ce qui concerne le rendement général du système, l'accès aux données et les capacités de production de rapports. Selon la documentation du Ministère, la vitesse globale de fonctionnement du SGP par rapport au réseau ministériel a augmenté. Le SGP permet dorénavant

de gérer plus facilement les documents relatifs aux ponts, tels que les dessins techniques et les photographies et rapports d'inspection. Les dessins techniques qui se trouvaient auparavant dans un système distinct de gestion des documents ont été versés dans la base de données du SGP.

Le Ministère a fait savoir qu'il avait commencé à élaborer un plan en vue de remplacer le SGP actuel.

## GESTION DE L'APPROVISIONNEMENT ET DES CONTRATS

### Recommandation 7

*Pour garantir l'optimisation des ressources des grands projets d'immobilisations et l'équité de son processus d'acquisition, le ministère des Transports doit :*

- *examiner l'application de ses deux séries de critères d'évaluation pour les demandes de propositions pour s'assurer qu'elles sont appliquées de façon uniforme dans toutes les régions;*
- *réévaluer les critères d'évaluation dans lesquels le prix offert est un facteur relativement peu important dans la sélection du soumissionnaire retenu;*
- *compte tenu des différences importantes fréquentes entre l'estimation du coût d'un projet par le Ministère et le coût du soumissionnaire, examiner son processus d'estimation interne ainsi que l'incidence possible de la diminution progressive du nombre de soumissionnaires.*

### État

Au moment de notre suivi, le Ministère nous a informés qu'il prévoyait d'envisager une approche selon laquelle des missions d'ingénierie simples pourraient être assignées en se fondant uniquement sur le prix, tandis que dans le cas des contrats plus importants et plus complexes, il tiendrait compte d'autres facteurs tels que le rendement antérieur de l'entreprise de génie-conseil et la méthode de travail proposée.

Le Ministère a aussi fait savoir qu'il avait surveillé l'écart entre les coûts estimatifs et les coûts des soumissionnaires concernant les projets de

conception, et qu'il avait constaté une certaine amélioration dans ce domaine. Le Ministère nous a informés qu'il continuera de surveiller les coûts estimatifs et les coûts réels des projets de conception, et si les coûts réels moyens dépassent les coûts estimatifs de 5 %, il analysera les raisons de l'écart et mettra en œuvre des mesures en 2012 afin d'améliorer encore plus l'estimation des coûts. Ces mesures comprendraient le recours à la ventilation détaillée des soumissions relatives aux projets de conception antérieurs afin d'estimer les coûts des futurs projets de conception.

Afin de s'attaquer au problème de la diminution progressive du nombre de soumissionnaires, le Ministère a indiqué qu'il continue de rencontrer les principaux membres du secteur des services-conseils en vue de déterminer des occasions d'accroître l'intérêt à l'égard des travaux d'ingénierie qu'il propose.

## PONTS MUNICIPAUX

### Recommandation 8

*Afin de garantir la sécurité et l'entretien approprié des ponts municipaux, et dans le cadre de son examen provincial-municipal actuel, le ministère des Transports doit collaborer 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 devaient être apportés au lien de responsabilisation actuel;
- veiller à ce que l'état des ponts municipaux fasse l'objet d'une évaluation uniforme, que cette évaluation soit mise à jour tous les deux ans tel qu'il est exigé et qu'elle soit rendue publique;
- 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;
- promouvoir l'adoption de bonnes pratiques de gestion des biens.

### État

À l'automne 2009, le Ministère, de concert avec l'Association des municipalités de l'Ontario et la Ville de Toronto, a lancé un examen provincial-municipal mixte en vue de déterminer des options concernant les responsabilités et les ententes de financement pour les routes et les ponts municipaux. Un comité directeur et trois groupes de travail ont été mis sur pied afin :

- de promouvoir l'élaboration de plans de gestion des biens pour les routes et les ponts municipaux;
- d'établir des critères objectifs et une méthodologie pour évaluer le réseau routier municipal et déterminer, à l'échelle de l'Ontario, quelles sont les routes municipales qui devraient relever de la province, d'une municipalité, ou à la fois de la province et d'une municipalité;
- d'élaborer un cadre de financement pour les routes et les ponts municipaux qui tienne compte des besoins en investissement des municipalités et de leur capacité de financer l'infrastructure requise.

Le Ministère a indiqué qu'il prévoyait recevoir les recommandations définitives des groupes de travail à l'automne 2011.

Au moment de notre suivi, le Ministère a également fait savoir qu'un examen des pratiques de surveillance des ponts municipaux dans la plupart des provinces canadiennes et dans certains États américains était en cours, et qu'il serait tenu compte des renseignements recueillis dans l'évaluation des options concernant la surveillance des ponts municipaux en Ontario. Les recommandations définitives découlant de cet examen de diverses administrations devaient aussi être accessibles à l'automne 2011.

Au moment de notre suivi, le Ministère a mentionné qu'il continuait de fournir du financement aux petites municipalités pour les aider à recueillir des données sur l'état des ponts et à saisir l'information dans le Municipal Data Works (MDW), système Web visant à permettre la gestion des immobilisations corporelles municipales. On a mis

au point le MDW en utilisant la méthode décrite dans le manuel d'inspection du Ministère relative à l'exécution des inspections de ponts. Cette méthode consiste à diviser le pont en différents éléments (soit de 20 à 30), puis à déterminer pour chaque élément le nombre de défauts mesurés selon quatre états possibles de l'élément. À partir des résultats

des inspections, le MDW peut également établir le BCI des différents ponts. Le système peut aussi stocker les renseignements sur les besoins d'entretien et de réparation de chaque pont.

Selon le Ministère, en juin 2011, environ 70 % des municipalités avaient saisi leurs données sur les ponts dans le MDW ou étaient en train de le faire.