



# Communiqué

Pour diffusion immédiate

Le 29 avril 2015

## **Selon le rapport spécial de la vérificatrice générale, le gouvernement a réalisé des économies, mais l'entretien des routes en hiver s'est détérioré**

(TORONTO) Dans son rapport spécial de 50 pages diffusé aujourd'hui, la vérificatrice générale Bonnie Lysyk affirme que la décision, prise par le gouvernement en 2009, de réaliser des économies en impartissant l'entretien routier hivernal principalement aux soumissionnaires les moins-disants — qui, dans bien des cas, ne disposaient pas d'un équipement suffisant pour faire le travail — s'est traduite par des routes moins sécuritaires pour les automobilistes de l'Ontario.

« Au cours des cinq dernières années, les niveaux d'entretien routier hivernal ont diminué par rapport à ceux auxquels la population ontarienne avait l'habitude de s'attendre », M<sup>me</sup> Lysyk indique dans son rapport, qui s'intitule *L'entretien des routes en hiver* et qui a été préparé à la demande du Comité des comptes publics de l'Assemblée législative.

« Le ministère des Transports a réussi à réduire et à contenir la hausse des coûts d'entretien routier hivernal, mais il faut plus de temps pour dégager les routes durant et après une tempête, afin de maximiser la sécurité pour les automobilistes de l'Ontario », a déclaré M<sup>me</sup> Lysyk après le dépôt de son rapport.

En 2009-2010, il fallait 2,1 heures en moyenne pour dégager complètement les routes les plus fréquentées de la province après la fin d'une tempête. Ce délai est passé à 4,7 heures en moyenne en 2013-2014. De plus, 6 des 20 zones contractuelles ne respectaient même pas la norme établie par la province : dégager les routes les plus fréquentées dans un délai de 8 heures 90 % du temps (d'autres administrations avaient des normes plus rigoureuses).

Le rapport mentionnait que la province assurait elle-même l'entretien hivernal avant de commencer à privatiser le travail durant les années 1980. Le ministère des Transports a toutefois continué de donner des directives aux entrepreneurs du secteur privé qui faisaient le travail.

En 2009, un changement important a été apporté à la méthode d'impartition des travaux d'entretien routier hivernal et la province a commencé à attribuer des contrats « fondés sur le rendement ». Ces contrats donnaient aux entrepreneurs toute liberté de déterminer eux mêmes comment faire le travail. La province choisissait les entrepreneurs principalement en fonction du plus bas prix proposé (plutôt que du coût et de la capacité de fournir le niveau de service attendu).

Les autres constatations du rapport incluaient ce qui suit :

- Malgré les graves préoccupations soulevées par certains de ses employés, dont des ingénieurs, selon lesquelles la majorité des entrepreneurs bénéficiaires de contrats fondés sur le rendement ne seraient pas en mesure d'honorer leurs engagements parce qu'ils ne disposaient pas d'un équipement suffisant, le Ministère a quand même attribué les contrats aux soumissionnaires les moins-disants. Ceux-ci ont assuré au Ministère qu'ils seraient capables de s'acquitter de leurs obligations contractuelles. Or, beaucoup d'entre eux n'ont pas été à la hauteur de la tâche.

- Nous avons constaté que, dans un cas, le soumissionnaire le moins-disant avait fini par coûter plus cher que l'entrepreneur qui avait présenté la deuxième soumission la plus basse parce que la province avait dû intervenir et acheter des pièces d'équipement additionnelles pour assurer un dégagement adéquat des routes. Si le Ministère avait sélectionné le deuxième soumissionnaire, la zone aurait pu être desservie avec plus d'équipement à un coût plus faible.
- Les entrepreneurs bénéficiaires de contrats fondés sur le rendement utilisaient moins de matériaux de traitement comme le liquide de dégivrage, le sable et le sel pour déneiger les routes, qui étaient donc moins sécuritaires. Dans une zone contractuelle, la quantité de liquide de dégivrage utilisée au cours de la saison d'hiver est passée d'une moyenne de 3,2 millions de litres sous le contrat d'entretien régional original à 9 500 litres la première année du contrat fondé sur le rendement.
- Les entrepreneurs n'étaient plus tenus d'effectuer des patrouilles quotidiennes afin de vérifier les conditions routières. Ils devaient simplement « être conscients » des conditions routières et météorologiques et ils patrouillaient moins souvent. En conséquence, l'équipement n'était pas déployé assez tôt avant et pendant les tempêtes. Cela faisait également augmenter le risque que les renseignements sur les conditions routières affichés sur le site Web Ontario 511 ne soient pas mis à jour en temps opportun.
- Les entrepreneurs qui n'atteignaient pas leurs objectifs s'exposaient à des amendes. Le Ministère a toutefois renoncé à percevoir 4,8 des 13,3 millions de dollars en amendes qui avaient été imposées durant l'hiver 2013-2014. L'annulation des amendes n'était pas uniforme à l'échelle de la province.

Comme le reconnaît le rapport d'audit, en 2012, le Ministère a commencé à prendre des mesures pour rétablir les niveaux de service. Il a ensuite versé des fonds aux entrepreneurs pour que ceux-ci acquièrent des pièces d'équipement additionnelles et utilisent plus de liquide de dégivrage, de sable et de sel pour dégager les routes, ce qui a réduit les montants économisés. Le Ministère poursuit ses efforts pour restaurer les niveaux de service.

Renseignements :  
Bonnie Lysyk  
Vérificatrice générale  
(416) 327-1326

Des renseignements additionnels et le rapport au complet sont accessibles à [www.auditor.on.ca](http://www.auditor.on.ca)