



Ministère des Transports – Adjudication et surveillance de marchés de construction de l'infrastructure routière

Audit de l'optimisation des ressources de 2016

Pourquoi avons-nous effectué cet audit?

- Des spécialistes ont soulevé des préoccupations concernant la fissuration prématurée des chaussées des routes de l'Ontario qui est attribuable à la piètre qualité de l'asphalte utilisée dans leur construction.
- Au cours des 5 dernières années, le ministère des Transports (le Ministère) a réalisé près de 2 100 projets à un coût d'environ 6,1 milliards de dollars, dont près de 1,4 milliard ont été affectés à l'achat d'asphalte pour aménager les chaussées.

Pourquoi cet audit est-il important?

- L'asphalte de bonne qualité est essentiel pour que les routes parviennent à leur durée de vie prévue de 15 ans sans fissuration prématurée. La réparation des routes est coûteuse et incommode le public.
- Le Ministère prévoit que les travaux de construction de routes et de ponts coûteront environ 18 milliards de dollars au cours des 10 prochaines années. De ce montant, 14 milliards seront affectés à des travaux de réfection et 4 milliards à la construction de nouveaux ponts et routes.

Constatations

- Les fissures prématurées dans la chaussée ont considérablement fait augmenter les coûts de réparation des routes du Ministère. Nous avons examiné un échantillon de cinq projets routiers pour lesquels des données étaient disponibles et avons calculé que le Ministère avait payé 23 millions de dollars pour colmater les fissures prématurées de l'asphalte, en plus des 143 millions dépensés à l'origine pour paver ces routes.
- Le Ministère a accepté de retarder la mise en œuvre d'essais éprouvés pour repérer l'asphalte susceptible de se fissurer prématurément – un essai a été appliqué avec cinq ans de retard, tandis qu'un autre n'a pas encore été mis en œuvre dans l'ensemble des marchés – en raison des nombreuses demandes de l'Ontario Hot Mix Producers Association (OHMPA), qui représente les producteurs d'asphalte et de ciment.
- Le Ministère verse des primes aux entrepreneurs (8,8 millions de dollars en 2012) simplement pour fournir l'asphalte de la qualité prévue dans le contrat, même si, par le passé, des entrepreneurs ont utilisé de l'asphalte de moindre qualité pour construire les routes. Le Ministère était au courant de la substitution d'échantillons, mais n'a ni fait enquête pour imposer des amendes, ni mis en place de contrôles pour empêcher la substitution.
- Des fonctionnaires du Ministère ont permis à l'Ontario Road Builders' Association (ORBA), qui représente les entrepreneurs susceptibles de bénéficier financièrement des modifications, d'exercer une influence considérable sur les politiques opérationnelles internes du Ministère, de sorte que les modifications récemment apportées à la politique favorisent les entrepreneurs au détriment des contribuables.
- Les ingénieurs qui certifient que les ouvrages ont été construits correctement sont engagés par les entrepreneurs. Certains ont certifié des infrastructures partout dans la province, qui se sont par la suite révélées défectueuses.
- Bien que son processus de sélection soit équitable et transparent, le Ministère se montre indulgent envers les entrepreneurs peu performants. Les entrepreneurs dont le travail a été jugé insatisfaisant peuvent continuer de soumissionner et d'obtenir d'importants contrats du Ministère. Qui plus est, le Ministère a dû engager des coûts pour réparer le travail médiocre des entrepreneurs, alors que ce travail était couvert par la garantie de l'entrepreneur.
- Le Ministère continue d'attribuer des projets à des entrepreneurs qui contreviennent aux règlements de sécurité. Les sanctions qu'il impose à ces entrepreneurs, qui sont censées les empêcher de soumissionner de futurs travaux, sont inopérantes.

Conclusions

- Bien qu'il soit important d'entretenir de bonnes relations de travail avec les entrepreneurs et les fournisseurs, le Ministère a placé les intérêts de l'ORBA, de l'OHMPA et de leurs membres devant ceux des contribuables en retardant la mise en œuvre de tests éprouvés qui permettent de repérer l'asphalte de qualité inférieure avant qu'elle soit posée sur la chaussée, et en modifiant les politiques opérationnelles internes de manière à favoriser les entrepreneurs au détriment des contribuables. Entre-temps, il verse des primes aux entrepreneurs qui fournissent l'asphalte de la qualité prévue dans leurs contrats – ce qu'ils devraient faire de toute façon – même après s'être rendu compte que ses contrôles de la vérification par échantillonnage de l'asphalte étaient déficients.