



# Audit de l'optimisation des ressources 2021 : Inspection et entretien des ponts et des ponceaux de la province

## 2021 Value-for-Money Audit

### Pourquoi nous avons procédé à cet audit

- Le ministère des Transports est responsable de l'inspection, de l'entretien et de la réparation d'environ 3 000 ponts et 2 000 grands ponceaux. Au cours des 15 dernières années, la province avait prévu plus de 7,5 milliards de dollars pour l'entretien, l'exploitation et l'agrandissement des structures du réseau de transport ontarien, principalement pour ces ponts et ces ponceaux.
- Même si les ponts de la province sont en bon état, plusieurs ont été bâtis dans les années 1960 avec une durée utile de 50 ans. Au cours des dernières années, certains ponts de l'Ontario ont eu des problèmes structurels.
- D'autres provinces ont mené des audits par rapport aux pratiques d'inspection des ponts et ont noté des lacunes : les ponts n'étaient pas tous inspectés à la fréquence nécessaire, et parfois même, pas du tout.

### Pourquoi c'est important

- Le manque de méthode d'inspection et de l'assurance de la qualité, de même que le manque de suivi des inspections pourrait avoir des conséquences sur la sécurité publique et dans la planification des immobilisations en fonction de l'optimisation des ressources.
- S'il y a des renseignements inexacts ou périmés sur l'état du pont utilisés pour évaluer les besoins de réparation actuels et futurs des ponts provinciaux, des travaux d'entretien pourraient être planifiés au mauvais moment.

### Ce que nous avons constaté

#### Manuel d'inspection désuet ne contenant pas de protocole d'intervention en cas d'inondation

- Le manuel de remise en état du ministère est désuet.
- Ce manuel, utilisé pour la planification des travaux de remise en état des ponts et des ponceaux et de leurs composants structurels, a été mis à jour pour la dernière fois en 2007.
- Depuis, des changements majeurs ont été apportés à la pratique à toutes les étapes du travail de remise en état.
- Bien que l'Ontario Structure Inspection Manual (manuel d'inspection) soit utilisé à grande échelle au Canada pour l'inspection des ponts, celui-ci :
  - ne fournit pas de démarche d'inspection uniforme pour toutes les structures en Ontario;
  - n'a pas de protocole d'intervention en cas d'inondation, si des structures sont touchées par des inondations ou sont à risque d'inondation.

#### RECOMMANDATIONS 1 ET 2

#### Problèmes de qualité d'inspection

- Le ministère inspecte les ponts tous les deux ans, toutefois, des problèmes liés à la qualité de l'inspection ont été soulevés, par exemple :
  - certains inspecteurs procèdent à six inspections ou plus par jour, ce qui est contraire à l'OSIM et aux directives du ministère;
  - le ministère ne peut pas vérifier le temps consacré à inspecter certains des ponts, car certaines photos d'inspection n'ont pas la référence temporelle requise.
- Les dossiers d'inspection des conseillers échantillonnés manquaient de renseignements ou contenaient des erreurs.

#### RECOMMANDATION 3

### Technologie non utilisée

- Le ministère n'utilise pas la technologie pour améliorer l'efficacité et résoudre les problèmes d'accessibilité dans les inspections.

#### RECOMMANDATION 4

### Les erreurs de données pourraient avoir une incidence sur les décisions en matière de sécurité et de planification des immobilisations

- Le programme d'inspection de l'audit des ponts du ministère souligne les problèmes d'exactitude de l'inspection qui ne sont pas résolus.
- Par conséquent, les erreurs d'origine dans les données ne sont toujours pas corrigées, ce qui affecte l'exactitude des calculs sur lesquels le ministère se base pour prendre des décisions en matière de sécurité et de planification des immobilisations.

#### RECOMMANDATION 5

### Manque de formation sur l'inspection

- Le ministère ne dispose d'aucun programme de formation complet pour ses inspecteurs et ses conseillers internes.
- Notre examen a révélé que le programme d'inspection devait être plus rigoureux, que les essais sont insuffisants et qu'il ne fournit pas de renseignements sur les procédures d'assurance de la qualité que le personnel du ministère devrait connaître.

#### RECOMMANDATIONS 6 ET 7

### Il n'est pas possible de planifier les immobilisations pour les ponceaux

- Le ministère ne peut pas planifier adéquatement les travaux d'immobilisations pour ses ponceaux, car les cotes de l'indice de l'état des ponts ne reflètent pas exactement l'état actuel des ponceaux.

#### RECOMMANDATIONS 8 ET 9

### Aucun suivi de la rapidité des réparations

- Le ministère ne sait pas si les travaux d'entretien et de réparation, y compris ceux en lien avec la sécurité, sont effectués en temps opportun.

#### RECOMMANDATION 10

## Conclusions

- Le ministère inspecte chaque pont dont il est responsable tous les deux ans, au besoin. Cependant, il pourrait améliorer son processus d'inspection, car les inspecteurs doivent actuellement prendre eux-mêmes des décisions subjectives pouvant affecter la planification des immobilisations et l'entretien des ponts.
- Le manuel d'inspection ne fournit pas d'approche d'inspection uniforme pour toutes les structures en Ontario, et n'a pas de protocole pour les structures touchées par les inondations ou à risque d'inondation.
- Le ministère doit offrir un programme de formation et d'essai complet à ses inspecteurs et ses conseillers à l'interne qui lui permet de s'assurer qu'ils connaissent les problèmes d'inspection récents et les mises à jour du système de gestion des ponts, des techniques d'inspection, des spécifications, des règlements en matière de sécurité et des directives ou normes du ministère.

Consultez le site [www.auditor.on.ca](http://www.auditor.on.ca) pour lire le rapport.