



Planification et gestion des routes

Audit de l'optimisation des ressources 2022

Pourquoi nous avons effectué cet audit

- Le ministère des Transports (le Ministère) gère un réseau de plus de 40 000 kilomètres de voies publiques provinciales couvrant une distance totale d'environ 17 000 kilomètres et des actifs évalués à 56 milliards de dollars (excluant les ponts et ponceaux structurels).
- Le Ministère a le pouvoir de construire les routes de la province, ainsi que la responsabilité de les entretenir et de les réparer.
- Les dépenses liées aux projets d'élargissement de routes ont diminué au cours des 10 dernières années, reculant de 1,043 milliard de dollars en 2012-2013 à 640 millions de dollars en 2021-2022, un déclin de 39 %. Au cours de la même période, les dépenses liées aux projets de remise en état de routes sont passées de 1,122 milliard de dollars à 1,333 milliard, une augmentation de 19 %.

Pourquoi cet audit est-il important?

- La population de l'Ontario devrait croître d'environ 38 % d'ici 2046, et la planification et la réalisation d'un projet d'élargissement d'une route peuvent prendre jusqu'à 30 ans.
- La durée de vie moyenne de la grande majorité de la chaussée des routes est de 15 ans, et le Ministère vise à remettre en état un tiers de l'ensemble du réseau routier tous les cinq ans.

Nos constatations

À la demande du gouvernement, les projets routiers moins bien classés ont obtenu la priorité avant les projets recommandés

- En 2019, le Ministère avait proposé de reporter six projets d'élargissement de routes déjà approuvés et avait recommandé le financement de quatre projets de construction de routes jugés prioritaires par le gouvernement, même si ces projets étaient jugés moins prioritaires par le personnel technique et d'ingénierie du Ministère.
- Le Ministère a accordé la priorité aux quatre projets routiers à la demande du cabinet du ministre.
- La proposition du Ministère au Conseil du Trésor/Conseil de gestion du gouvernement n'indiquait pas que l'orientation du cabinet du ministre était incompatible avec les recommandations des experts en la matière du Ministère.
- Le Ministère a depuis reçu la directive du cabinet du ministre d'accorder la priorité à quatre autres projets d'élargissement de routes que les experts en la matière du Ministère n'auraient pas recommandés à l'époque, y compris les projets de la région du Grand Toronto Ouest (autoroute 413) et de la voie de contournement de Bradford.

RECOMMANDATION 3

Les analyses de rentabilisation du Ministère ne respectaient pas les exigences

- Les analyses de rentabilisation du Ministère concernant l'élimination des péages et des droits des vignettes d'immatriculation ne respectaient pas les lignes directrices et les exigences gouvernementales à l'appui d'un processus décisionnel efficace.
- Les analyses de rentabilisation ne prévoyaient pas suffisamment de temps d'examen pour les décideurs et leurs analystes, ne comprenaient pas toute l'information pertinente et ne définissaient pas tous les principaux risques ou leurs stratégies d'atténuation.

RECOMMANDATION 11

Aucune stratégie de mise en œuvre pour les plans de transport

- Bien que le Ministère ait parachevé et publié un plan de transport pour l'une des régions de la province, il n'a pas fixé d'échéancier pour finaliser les plans pour l'ensemble de la province.
- En ce qui concerne le plan finalisé, le Ministère n'a pas établi de priorités à court et long terme ni communiqué les coûts estimatifs et le calendrier de mise en œuvre du plan.

RECOMMANDATION 1

Le rendement du consultant en ingénierie n'est pas évalué de façon uniforme

- Le Ministère n'évalue pas le rendement de tous les ingénieurs-conseils après chaque mandat, comme l'exige sa politique.
- Il n'a pas évalué plus de 40 % de toutes les affectations des consultants au cours des 10 dernières années.

RECOMMANDATION 8

Indicateurs de rendement insuffisants pour surveiller l'efficacité

- Les indicateurs de rendement ne permettent pas de surveiller l'efficacité des activités de planification et de gestion des routes du Ministère. Plus particulièrement, le Ministère ne disposait d'aucun indicateur pour mesurer l'efficacité et l'efficacités de ses initiatives d'élargissement des routes, notamment si elles sont achevées en respectant l'échéancier et le budget prévus et si elles répondent à sa vision des transports.

RECOMMANDATION 10

Aucune stratégie à long terme pour orienter les décisions liées au péage

- L'absence d'une stratégie ministérielle étudiée et recommandée sur le péage a contribué à l'incohérence des pratiques en matière de péage dans la planification des routes.
- Bien que le gouvernement ait demandé au Ministère d'explorer les possibilités de réduire les coûts d'un projet routier proposé en imposant des péages, le gouvernement lui a aussi demandé de préparer une analyse de rentabilisation pour éliminer le péage sur les autoroutes 412 et 418 avant le recouvrement des coûts de celles-ci.

RECOMMANDATION 12

Les inspections manuelles de la chaussée font double emploi avec l'inspection automatisée

- Les outils d'auscultation ARAN de l'état des routes du ministère font double emploi avec les inspections manuelles de la chaussée de son réseau routier.
- Les inspections manuelles sont plus subjectives et moins exhaustives, mais la majorité des bureaux régionaux s'en remettent encore à elles pour déterminer les plans de remise en état au lieu d'utiliser les résultats obtenus par les outils d'auscultation ARAN.

RECOMMANDATION 4

Conclusions

- Le Ministère a modifié sa façon de prioriser les projets routiers en suivant les directives du gouvernement.
- Les processus du ministère pour déterminer et planifier l'entretien, la réparation et la mise à niveau des routes provinciales existantes n'étaient pas toujours efficaces.
- Le ministère ne dispose pas de processus efficaces pour évaluer le rendement de sa planification et de sa gestion des routes et en rendre compte publiquement.

Consultez le site www.auditor.on.ca pour lire le rapport.