Rapport final - version Internet

Rapport de suivi : Vérification de la sécurité des ponts gérés par TPSGC

Projet 2000-612

2001-06-27

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada

Public Works and Government Services Canada

Vérification et Examen

Audit and Review

Canada

Table des Matières

Sommaire 1
1 Introduction 5
1.1 Autorisation du projet 5
1.2 Objectifs 5
1.3 Portée 5
1.4 Contexte 5
2 Questions examinées 6
3 Constatations 6
1.1 Que la politique soit approuvée et adoptée 6
3.2 Définition plus précise des responsabilités 7
3.3 Planification à plus long terme 8
3.4 Surveillance et rapports périodiques 9

Sommaire

Autorisation du projet

Ce rapport de suivi fait partie du Plan de vérification et d'examen 2000-2001 approuvé par le Comité de vérification et d'examen (CVE) de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC).

Objectifs

L'objectif principal de ce rapport de suivi est de fournir l'assurance raisonnable que la Direction générale des services immobiliers (DGSI) a pris les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les recommandations formulées dans le cadre de la vérification de la sécurité des ponts gérés par TPSGC (1999-612).

Portée

La vérification avait pour but d'examiner dans quelle mesure la DGSI a mené à terme les mesures de suivi adoptées suite aux recommandations de la vérification de 1999. La vérification a été réalisée auprès des centres d'expertise nationaux (CEN), des Services de gestion des locaux à bureaux et des biens immobiliers (SGLBBI) et des Services d'architecture et de génie (SAG). On a également communiqué avec plusieurs personnes sélectionnées ayant la responsabilité d'un ou plusieurs ponts dans les régions de l'Atlantique, l'Ontario, le Pacifique et l'Ouest. Ce projet a était complété conformément aux lignes directices précédente du Conseil du Trésor contenues dans « la politique d'examen et de vérification interne », qui était en vigueur jusqu'au 31 mars 2001.

Contexte

La DGSI est responsable de la gestion d'un portefeuille de locaux à bureaux et d'autres biens immobiliers, y compris toute une gamme de biens immobiliers dans toutes les régions du Canada. Ces biens comprennent des installations autres que des locaux à bureaux, des quais, des barrages, des écluses, la partie de la route de l'Alaska qui traverse la Colombie-Britannique, de même qu'un grand nombre de ponts. Le portefeuille de ponts comprend les ponts interprovinciaux, les ponts enjambant les grandes voies navigables et 24 structures érigées sur la route de l'Alaska. À titre de gardien, le Ministre de TPSGC est tenu de respecter les obligations réglementaires et d'exercer une diligence raisonnable en ce qui concerne la sécurité des ponts.

Entre juin et septembre 1999, la Direction générale de la vérification et de l'examen a procédé à la vérification des ponts gérés par TPSGC. La vérification a permis de constater que la DGSI respecte le cadre de réglementation auquel elle est actuellement assujettie, mais que ce cadre

comporte des écarts avec les pratiques normalement appliquées pour l'inspection des ponts. De plus, le manque d'uniformité en ce qui concerne les pratiques d'inspection et d'évaluation des ponts est directement attribuable aux lacunes qui existent dans le cadre de contrôle de gestion. La vérification a été approuvée et les quatre recommandations formulées ont été acceptées par le CVE lors de sa réunion du 3 décembre 1999. Pour faire suite aux recommandations du rapport de vérification, la DGSI s'est engagée à prendre une série de mesures visant à corriger les lacunes observées. Toutes ces mesures devaient avoir été mises en œuvre à la fin de septembre 2000.

Constatations

Au moment où cette vérification de suivi a été réalisée, les quatre recommandations du rapport de vérification de 1999 n'avaient pas encore été entièrement mises en œuvre.

Peu après l'acceptation, par le CVE, des recommandations visant à corriger les lacunes du cadre de contrôle de gestion, des actions ont été entreprises. Les mesures correctives n'ont cependant pas été appliquées selon l'échéancier établi de telle sorte qu'au moment où la vérification de suivi a été réalisée, ces mesures étaient toujours non-appliquées. À la fin de l'automne 2000, les SGLBBI ont réaménagé la répartition des responsabilités au sein de la Direction des services de propriétaire-investisseur et désormais, une seule personne est chargée de veiller à ce que tous les engagements de la DGSI suite à la vérification de 1999 soient réalisés en temps opportun.

Recommandation n° 1 : *Approuver et adopter une politique définissant des normes à suivre pour l'inspection, l'évaluation et l'entretien des ponts gérés par TPSGC correspondant généralement aux normes provinciales.*

Mesure prévue par la DGSI : *Afin que les nouvelles normes correspondent aux normes provinciales en matière d'inspection, d'évaluation et d'entretien des ponts, les SI entendent réviser, mettre à jour et achever la version préliminaire de la politique existante et la mettre en œuvre dans les régions (Date d'achèvement : 31/03/2000). Les SI doivent réviser et achever la version préliminaire du guide opérationnel et le mettre en œuvre dans les régions (Date d'achèvement : 30/09/2000).*

État actuel : Les travaux relatifs à la nouvelle politique et au guide opérationnel ont progressé. La version préliminaire de la politique devrait être à l'ordre du jour de la réunion du Comité de gestion des SI en mars 2001. Le guide opérationnel devrait pour sa part être disponible dans les deux langues officielles et prêt pour la distribution à la fin de mai 2001.

Recommandation n° 2 : *Les responsabilités doivent être définies avec plus de précision afin que chaque employé comprenne bien les responsabilités qui lui incombent.*

Mesure prévue par la DGSI : *Les SI doivent élaborer et mettre en œuvre un protocole d'entente national auquel seront partie les intervenants internes afin de définir plus précisément leurs responsabilités (Date d'achèvement : 31/03/2000).*

État actuel : Les travaux relatifs à l'élaboration d'un protocole d'entente national (PE) ont progressé mais ne sont pas encore achevés. De plus, il n'est pas certain que le protocole proposé permette effectivement aux membres du personnel concernés de mieux comprendre les responsabilités qui leur incombent. La version préliminaire du protocole d'entente a été élaborée en fonction des responsabilités du CEN, selon ce qui a été prévu dans la version préliminaire de la politique. La responsabilité quotidienne de l'exploitation des ponts a été déléguée au directeur exécutif (DE) et aux directeurs généraux régionaux (DGR). Ceux-ci ont à leur tour délégué leur responsabilité de la manière prévue au Modèle de gestion des activités des SI de 1996, soit une délégation plus large que celle prévue dans la version préliminaire du protocole d'entente. La responsabilité du DE et des DGR ne fait pas partie du présent protocole d'entente.

Recommandation n° 3 : *La planification devrait se faire dans une optique à plus long terme et mieux appuyer le processus d'inspection.*

Mesure prévue par la DGSI : *Mise à jour tous les trois ans des plans d'investissement des biens terrestres et maritimes (dont les ponts) dans une perspective de dix ans. La mise à jour comprend les résultats d'inspection. La planification pour plus de dix ans n'est pas conforme au mandat des SI, qui est de se dessaisir des ponts. Cela ne signifie pas que les SI ne tiendront pas compte du long terme, comme gardien prudent, mais qu'ils le feront en tenant compte de leur mandat d'aliénation plus étendu. Les SI doivent aussi mettre à jour, à tous les trois ans, leur stratégie d'aliénation qui porte notamment sur ces biens. Les SI font également une mise à jour annuelle de leurs prévisions relatives aux initiatives de dessaisissement dans le cadre de la MANR.*

État actuel : Toutes les régions disposent d'un budget d'exploitation et d'entretien et d'un budget d'investissement pour les ponts. Le CEN et les SGLBBI reconnaissent que la nouvelle politique aura une incidence sur les besoins en matière d'exploitation et d'entretien en raison de la plus grande fréquence des inspections. Le personnel régional a indiqué son intention de se conformer à la nouvelle politique d'accroissement des inspections. Certaines régions n'ont pas intégré les hausses nécessaires correspondant à l'augmentation du nombre d'inspections. Seuls les budgets d'exploitation et d'entretien du SCN et de la région de l'Ontario ont été clairement ajustés pour tenir compte des besoins découlant du nombre plus élevé d'inspections. Quoique les réaménagements importants peuvent supplanter le besoin d'une inspection pour une certaine période, une planification pour le besoin d'inspections pour les années à venir devrait être reflétée.

Recommandation n° 4 : *Le SMA des SI doit veiller à ce que soient présentés régulièrement aux cadres supérieurs des rapports sur l'état des ponts et sur les pratiques suivies.*

Mesure prévue par la DGSI : *Les SI doivent tenir compte de cette recommandation dans le cadre du protocole d'entente établi en réponse à la recommandation n° 2 (Date d'achèvement : 31/03/2000).*

État actuel : ***La version préliminaire du protocole d'entente, qui est toujours en cours d'élaboration, ne prévoit pas explicitement un mécanisme pour veiller à ce que les cadres supérieurs reçoivent des rapports réguliers sur l'état des ponts et sur les pratiques suivies.*** Le texte du PE ne précise pas clairement quelle direction doit être avisée. À titre de direction responsable des ponts, les Services immobiliers, des directeurs généraux régionaux jusqu'au Sous-ministre adjoint, doivent veiller à ce qu'une diligence raisonnable soit exercée quant au maintien de l'intégrité structurale des biens immobiliers inclus dans le portefeuille. Il faut prévoir un mécanisme pour veiller à ce que ceux-ci reçoivent suffisamment d'information pour leur permettre d'évaluer de façon éclairée dans quelle mesure l'on fait réellement preuve de diligence raisonnable.

1 Introduction

1.1 Autorisation du projet

Ce rapport de suivi fait partie du Plan de vérification et d'examen 2000-2001 approuvé par le Comité de vérification et d'examen (CVE) de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC).

1.2 Objectifs

L'objectif principal de ce rapport de suivi est de fournir l'assurance raisonnable que la Direction générale des services immobiliers (DGSI) a pris les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les recommandations formulées dans le cadre de la vérification de la sécurité des ponts gérés par TPSGC (1999-612).

La vérification avait pour but d'examiner dans quelle mesure la DGSI a mené à terme les mesures de suivi adoptées suite aux recommandations de la vérification de 1999. La vérification a été réalisée auprès des centres d'expertise nationaux (CEN), des Services de gestion des locaux à bureaux et des biens immobiliers (SGLBBI) et des Services d'architecture et de génie (SAG). On a également communiqué avec plusieurs personnes sélectionnées ayant la responsabilité d'un ou plusieurs ponts dans les régions de l'Atlantique, l'Ontario, le Pacifique et l'Ouest.

1.3 Portée

La vérification a porté sur les activités des Centres d'expertise nationaux (CEN), des Services de gestion des locaux à bureaux et des biens immobiliers (SGLBBI) et des Services d'architecture et de génie (SAG). Des entrevues ont été réalisées avec les cadres et les employés de la Direction des services de propriétaire-investisseur et du Groupe des ponts et chaussées. Les documents faisant état des mesures prises par la direction depuis la vérification de 1999 ont également été examinés. On a également communiqué par téléphone avec des employés sélectionnés des autres régions (Atlantique, Ontario, Pacifique et Ouest) ayant la responsabilité des ponts de TPSGC. Ce projet a était complété conformément aux lignes directices précédente du Conseil du Trésor contenues dans « la politique d'examen et de vérification interne », qui était en vigueur jusqu'au 31 mars 2001.

1.4 Contexte

La DGSI est responsable de la gestion d'un portefeuille de locaux à bureaux et d'autres biens immobiliers, y compris toute une gamme de biens immobiliers dans toutes les régions du Canada. Ces biens comprennent des installations autres que des locaux à bureaux, des quais, des barrages, des écluses, la partie de la route de l'Alaska qui traverse la Colombie-Britannique, de même qu'un grand nombre de ponts. Le portefeuille de ponts comprend les ponts interprovinciaux, les ponts enjambant les grandes voies navigables et 24 structures érigées sur la

route de l'Alaska. À titre de gardien, le ministre de TPSGC est tenu de respecter les obligations réglementaires et d'exercer une diligence raisonnable en ce qui concerne la sécurité des ponts.

Entre juin et septembre 1999, la Direction générale de la vérification et de l'examen a procédé à la vérification des ponts gérés par TPSGC. La vérification a permis de constater que le cadre de réglementation actuel que TPSGC doit respecter est assez général et moins limitatif que la norme nord-américaine. Elle a aussi conclu que la DGSI respecte le cadre de réglementation auquel elle est actuellement assujettie, mais que ce cadre comporte des écarts avec les pratiques normalement appliquées pour l'inspection des ponts. De plus, le manque d'uniformité en ce qui concerne les pratiques d'inspection et d'évaluation des ponts est directement attribuable aux lacunes qui existent dans le cadre de contrôle de gestion.

Plusieurs recommandations ont été formulées afin de renforcer le cadre de contrôle de gestion de la sécurité des ponts de TPSGC. La vérification a été approuvée et les recommandations acceptées par le CVE lors de sa réunion du 3 décembre 1999. En réponse aux recommandations de la vérification, la DGSI s'est engagée à prendre une série de mesures pour adopter la politique et les procédures et pour définir les responsabilités avec plus de précision. Toutes les mesures devaient avoir été appliquées et achevées à la fin de septembre 2000.

2 Questions examinées

L'état d'avancement de la mise en œuvre des mesures adoptées par la DGSI en réponse aux quatre recommandations de la vérification de 1999 a été confirmé.

3 Constatations

Au moment où cette vérification de suivi a été réalisée, les quatre recommandations du rapport de vérification de 1999 n'avaient pas encore été entièrement mises en œuvre.

Peu après l'acceptation, par le CVE, des recommandations visant à corriger les lacunes du cadre de contrôle de gestion, des actions ont été entreprises. Les mesures correctives n'ont cependant pas été mises en œuvre selon l'échéancier établi de telle sorte qu'au moment où la vérification de suivi a été réalisée, ces mesures n'avaient toujours pas été entièrement appliquées. À la fin de l'automne 2000, les SGI.BBI ont réaménagé la répartition des responsabilités au sein de la Direction des services de propriétaire-investisseur et désormais, une seule personne est chargée de veiller à ce que tous les engagements de la DGSI suite à la vérification de 1999 soient réalisés en temps opportun.

1.1 Que la politique soit approuvée et adoptée

Recommandation n° 1 : *Approuver et adopter une politique définissant des normes à suivre pour l'inspection, l'évaluation et l'entretien des ponts gérés par TPSGC correspondant généralement aux normes provinciales.*

Mesure prévue par la DGSI : *Afin que les nouvelles normes correspondent aux normes provinciales en matière d'inspection, d'évaluation et d'entretien des ponts, les SI entendent réviser, mettre à jour et achever la version préliminaire de la politique existante et la mettre en œuvre dans les régions. (Date d'achèvement : 31/03/2000) Les SI doivent réviser et achever la version préliminaire du guide opérationnel et le mettre en œuvre dans les régions. (Date d'achèvement : 30/09/2000)*

Les travaux relatifs à la nouvelle politique et au guide opérationnel ont progressé. Cependant, en février 2001, aucun des deux n'était achevé ou adopté.

Une politique des SI portant sur l'inspection et l'évaluation des ponts a été approuvée lors de la réunion du Comité de gestion des SAG en janvier 2001. Cette politique doit figurer à l'agenda de la réunion du Comité de gestion des Services immobiliers en mars 2001.

La version préliminaire de la politique faisant présentement l'objet du processus d'approbation respecte les recommandations de la vérification. Elle exige que des inspections soient réalisées conformément au guide d'inspection des ponts de TPSGC. Ainsi, une inspection approfondie doit être réalisée par un ingénieur des ponts qualifié à tous les deux ans au moins, en ce qui concerne les composantes de la structure au-dessus de l'eau, et à tous les quatre ans au moins, pour les composantes sous l'eau. Ces exigences correspondent aux normes provinciales.

Le guide d'inspection des ponts n'est pas encore achevé ni adopté. Il devrait être disponible dans les deux langues officielles et prêt pour la distribution vers la fin du mois de mai 2001.

3.2 Définition plus précise des responsabilités

Recommandation n° 2 : *Les responsabilités doivent être définies avec plus de précision afin que chaque employé comprenne bien les responsabilités qui lui incombent.*

Mesure prévue par la DGSI : *Les SI doivent élaborer et mettre en œuvre un protocole d'entente national auquel seront partie les intervenants internes afin de définir plus précisément leurs responsabilités. (Date d'achèvement : 31/03/2000)*

Les travaux relatifs à l'élaboration d'un protocole d'entente national (PE) ont progressé mais ne sont pas encore achevés. De plus, il n'est pas certain que le protocole proposé permette effectivement aux membres du personnel concernés de mieux comprendre les responsabilités qui leur incombent.

La version préliminaire du protocole d'entente a été élaborée en fonction des responsabilités du CEN, selon ce qui a été prévu dans la version préliminaire de la politique. Selon cette dernière :

- les directeurs régionaux et les gestionnaires des SAG ont la responsabilité de mettre en œuvre la politique et les exigences opérationnelles dans les régions;
- le directeur général des SAG, le directeur du Génie civil et le gestionnaire des Ponts et chaussées ont la responsabilité de la mise en œuvre de la politique et de la surveillance à l'échelle nationale; ils doivent également fournir une orientation et une expertise fonctionnelles au SCN, aux régions et à l'industrie et veiller à une mise en œuvre cohérente de la politique à l'échelle nationale.
- les SGLBBI, à titre de propriétaire-investisseur ou de gardien des biens, ont la responsabilité de fournir le financement et l'autorisation nécessaires pour permettre une application de la politique en temps opportun; ils doivent de plus veiller à ce que les biens soient gérés de manière à ce que la santé et la sécurité soient une priorité.

Présentement ces biens sont gérés au jour le jour de façon continue conformément à ce qui est prévu au Modèle de gestion des activités des SI de 1996. Le modèle délégue la responsabilité de la gestion des biens au directeur exécutif (DE) et aux directeurs généraux régionaux (DGR) de manière à protéger la santé et la sécurité. Ceux-ci ont à leur tour délégué leur responsabilité aux employés de leur organisation. Dans le SCN et dans la plupart des régions, ce sont les ressources des SAG travaillant dans les Unités de service à la clientèle qui assurent la supervision des ponts pour le compte du propriétaire-investisseur. Dans l'une des régions, la Gestion des immeubles et des installations, orientée en matière technique par les SAG, gère les ponts et assume la responsabilité du budget global présenté au propriétaire-investisseur.

Les responsabilités assumées présentement par l'unité du service aux clients ainsi que SGBI ne sont pas reflétées dans le memorandum d'accord. C'est uniquement dans le cas des ponts sur la route de l'Alaska, gérés par les SAG de la région de l'Ouest pour le compte du propriétaire-investisseur de la région du Pacifique, que les SAG ont l'entière responsabilité des ponts et formulent leurs recommandations relatives au budget d'exploitation et d'entretien et au budget immobilier directement aux SGLBBI. Plusieurs régions ayant commenté la version provisoire du protocole d'entente sont d'avis que les directeurs généraux régionaux et le directeur exécutif devraient être partie au protocole.

3.3 Planification à plus long terme

Recommandation n° 3 : *Il est recommandé que le SMA des SI veille à ce que la planification soit faite dans une optique à plus long terme et que le processus d'inspection soit mieux appuyé.*

Mesure prévue par la DGSI : *Mise à jour tous les trois ans des plans d'investissement des biens terrestres et maritimes (dont les ponts) dans une perspective de dix ans. La mise à jour comprend les résultats d'inspection. La planification pour plus de dix ans n'est pas conforme au mandat des SI, qui est de se dessaisir des ponts. Cela ne signifie pas que les SI ne tiendront pas compte du long terme, comme gardien prudent, mais qu'ils le feront en tenant compte de leur*

mandat d'aliénation plus étendu. Les SI doivent également mettre à jour, à tous les trois ans, leur stratégie d'aliénation qui porte notamment sur ces biens. Les SI font également une mise à jour annuelle de leurs prévisions relatives aux initiatives de dessaisissement dans le cadre de la MANR.

Toutes les régions disposent d'un budget d'exploitation et d'entretien et d'un budget d'investissement pour les ponts. Certaines régions n'ont pas intégré les hausses nécessaires correspondant à l'augmentation du nombre d'inspections.

Le CEN SGLBBI reconnaissent que la nouvelle politique aura une incidence sur les besoins en matière d'exploitation et d'entretien en raison du grand nombre d'inspections. Une inspection approfondie doit être réalisée par un ingénieur des ponts qualifié à tous les deux ans au moins, en ce qui concerne les composantes de la structure au-dessus de l'eau, et à tous les quatre ans au moins pour les composantes sous l'eau. En vertu de l'ancienne politique prévue, une inspection était exigée à tous les cinq ans. Les ponts mobiles (pont levant de Burlington et une des trois structures composant le LaSalle Causeway) sont inspectés à tous les ans. Seuls les budgets d'exploitation et d'entretien du SCN et de la région de l'Ontario ont été clairement ajustés pour tenir compte des besoins découlant du nombre plus élevé d'inspections.

Le personnel régional a indiqué son intention de se conformer à la nouvelle politique d'accroissement des inspections. Dans la région de la capitale nationale et la région de l'Ontario seulement avons nous trouvé preuve qu' une allocation de fonds pour ces inspections est prévue dans le F&E pour l'année financière 2001-2002 ainsi que les années à venir, à une fréquence prescrite par la politique. Quoique les réaménagements importants (tels que ceux du pont Van Horne, St.Andrew Lock and Dam ainsi que ceux planifiés pour les ponts de la route de l'Alaska) peuvent supplanter le besoin d'une inspection pour une certaine période, une planification pour le besoin d'inspections pour les années à venir devrait être reflétée.

3.4 Surveillance et rapports périodiques

Recommandation n° 4 : *Il est recommandé que le SMA des SI veille à ce que soient présentés régulièrement aux cadres supérieurs des rapports sur l'état des ponts et sur les pratiques suivies.*

Mesure prévue par la DGSI : *Les SI doivent tenir compte de cette recommandation dans le cadre du protocole d'entente établi en réponse à la recommandation n° 2. (Date d'achèvement : 31/03/2000)*

La version préliminaire du protocole d'entente, qui est toujours en cours d'élaboration, ne prévoit pas explicitement de mécanisme pour veiller à ce que les cadres supérieurs reçoivent des rapports réguliers sur l'état des ponts et sur les pratiques suivies.

La version provisoire de la politique sur l'inspection et l'évaluation des ponts exige qu'un rapport sommaire soit préparé à tous les ans, dressant la liste de tous les ponts inspectés au cours de l'année et précisant le type et l'étendue de l'inspection. Des copies du rapport sommaire

de l'année et précisant le type et l'étendue de l'inspection. Des copies du rapport sommaire doivent être présentées au propriétaire-investisseur, au gestionnaire du Bureau des ponts et chaussées et au bureau régional. De plus, un système d'inventaire actualisé de tous les ponts sous la garde de TPSGC doit être maintenu par le Bureau des ponts et chaussées et le propriétaire-investisseur. La version provisoire du protocole d'entente exige des SAG qu'ils fournissent une copie du sommaire *[de ses inspections en matière de santé et sécurité]*, lequel doit comprendre des recommandations pour corriger les lacunes constatées dans ces rapports aux SGLBBI, lorsqu'elles sont achevées.

Ni la version provisoire de la politique, ni le texte du PE ne précisent clairement quelle direction doit être avisée. La responsabilité de veiller à ce que les ponts soient exploités de manière à protéger la sécurité et la santé est assumée conjointement par les centres d'expertise nationaux et régionaux et les unités de service à la clientèle. À titre de direction responsable des ponts, les Services immobiliers, des directeurs généraux régionaux jusqu'au sous-ministre adjoint, doivent veiller à ce qu'une diligence raisonnable soit exercée quant au maintien de l'intégrité structurale des biens immobiliers inclus dans le portefeuille. En vertu de la version provisoire de la politique et du protocole d'entente, il n'est pas clairement précisé que des rapports doivent régulièrement être présentés à la haute direction ayant la responsabilité ultime de ces biens. Il faut prévoir un mécanisme pour veiller à ce que ceux-ci reçoivent suffisamment d'information pour leur permettre d'évaluer de façon éclairée si l'on fait réellement preuve de diligence raisonnable.

Le rapport de vérification de 1999 mentionnait que la gestion des ponts à titre de biens et les rapports sur l'état et les pratiques d'inspection seraient grandement facilités avec l'amélioration de l'infrastructure. Des discussions préliminaires ont eu lieu avec le Groupe des ponts et chaussées à propos de la création d'un système de gestion électronique des ponts. Le SCN a déjà utilisé le module de système de gestion électronique des ponts du Système de gestion de projet et des activités (SGPA) pour fournir un sommaire succinct sur la condition des ponts dont il a la responsabilité, lors de la dernière inspection, laissant en suspens les questions de santé et de sécurité et la stratégie relative aux réparations prévues.