

Legislative
Assembly
of Ontario



Assemblée
législative
de l'Ontario

COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS

MINISTÈRE DES TRANSPORTS – ADJUDICATION ET SURVEILLANCE DES MARCHÉS DE CONSTRUCTION DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

(RAPPORT ANNUEL 2016 DU BUREAU DE LA VÉRIFICATRICE GÉNÉRALE DE
L'ONTARIO, SECTION 3.10)

2^e session, 41^e législature
66 Elizabeth II

ISBN 978-1-4868-1064-2 (Imprimé)
ISBN 978-1-4868-1066-6 [Anglais] (PDF)
ISBN 978-1-4868-1068-0 [Français] (PDF)
ISBN 978-1-4868-1065-9 [Anglais] (HTML)
ISBN 978-1-4868-1067-3 [Français] (HTML)

Legislative
Assembly
of Ontario



Assemblée
législative
de l'Ontario

L'honorable Dave Levac
Président de l'Assemblée législative

Monsieur le président,

Le comité permanent des comptes publics a l'honneur de présenter son rapport et de le confier à l'Assemblée.

Le président du comité,

Ernie Hardeman

Queen's Park
Décembre 2017

Legislative
Assembly
of Ontario



Assemblée
législative
de l'Ontario

COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS
LISTE DES MEMBRES

2^e session, 41^e législature

ERNIE HARDEMAN
Président

LISA MACLEOD
Vice-présidente

BOB DELANEY

PERCY HATFIELD

VIC DHILLON

RANDY HILLIER

HAN DONG

MONTE KWINTER

JOHN FRASER

MICHAEL HARRIS a régulièrement été membre suppléant du comité.

KATCH KOCH
Greffier du comité

IAN MORRIS
Recherchiste

DO NOT DELETE

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
REMERCIEMENTS	1
CONTEXTE	1
OBJECTIFS ET PORTÉE DE L'AUDIT	2
FAITS SAILLANTS DE L'AUDIT	3
PROBLÈMES SOULEVÉS DURANT L'AUDIT ET AUPRÈS DU COMITÉ	4
Gratifications	4
Test du bitume	5
Ontario Road Builders' Association et politiques internes du Ministère	6
Substitution des échantillons	7
Ingénieurs de vérification de la qualité (IVQ)	8
Garanties des entrepreneurs	9
Sanctions en cas de rendement insatisfaisant	10
LISTE COMPLÈTE DES RECOMMANDATIONS DU COMITÉ	12

INTRODUCTION

Le 17 mai 2017, le Comité permanent des comptes publics a tenu des audiences publiques concernant l'audit (section 3.10 du *Rapport annuel 2016* de la vérificatrice générale) sur l'adjudication et la surveillance des marchés de construction de l'infrastructure routière par le ministère des Transports. De hauts fonctionnaires du ministère des Transports ont participé à ces audiences. (Pour consulter les travaux du Comité, voir le compte rendu du Comité en date du 17 mai 2017.)

Le Comité avale les observations et les recommandations de la vérificatrice générale, et présente ses propres constats, points de vue et recommandations dans le présent rapport. Le ministère des Transports est prié de donner suite à ces recommandations par écrit au greffier du Comité dans les 120 jours civils suivant le dépôt du rapport auprès du président de l'Assemblée législative, sauf indication contraire.

REMERCIEMENTS

Le Comité permanent des comptes publics souhaite remercier les représentants du ministère des Transports pour leur présence aux audiences. Le Comité souhaite également souligner la contribution du Bureau de la vérificatrice générale, du greffier du Comité et du personnel du Service de recherche de l'Assemblée législative aux audiences et à la rédaction du présent rapport.

CONTEXTE

L'infrastructure des transports de la province se divise en un volet routier et un volet de transport en commun; les deux relevant du ministère des Transports. (Les municipalités ont aussi leurs propres infrastructures, mais elles ne sont pas de la compétence du Ministère.)

Le réseau routier de l'Ontario est évalué à 82 milliards de dollars; il comprend environ 40 000 km de voies d'autoroutes sur une superficie d'environ 17 000 km, ainsi que quelque 5 000 ponts et ponceaux.

La valeur de l'infrastructure des transports en commun se chiffre à 11 milliards de dollars. Metrolinx, un organisme du ministère des Transports, se charge d'un réseau de lignes ferroviaires et de parcours d'autobus s'étendant sur plus de 11 000 km² dans la région du grand Toronto et de Hamilton – environ 680 km de chemins de fer divisés en sept lignes, 66 gares, et 15 terminus d'autobus.

Le Ministère passe des marchés de construction visant soit à moderniser l'infrastructure de transport existante pour en prolonger la durée de vie utile, soit à aménager de nouvelles infrastructures pour accroître sa capacité. Le réseau routier, dont la majorité des éléments étaient en place dans les années 1990, nécessite un entretien constant assez substantiel. Le Ministère prévoit dépenser près de 14 milliards de dollars au cours des 10 prochaines années pour la réfection des routes et des ponts, et environ 4 autres milliards pour leur expansion.

De 2010-2011 à 2015-2016, le Ministère a adjugé environ 600 grands marchés de construction (chacun d'une valeur de plus d'un million de dollars), pour un total de près de 5,5 milliards de dollars. Ils visaient des projets tels que le revêtement de tronçons de route, le prolongement d'autoroutes et la construction ou la remise en état de ponts. Le marché moyen se chiffrait à 9,1 millions. Le Ministère a aussi adjugé près de 1 450 marchés de construction mineurs totalisant environ 580 millions. Ceux-ci visaient généralement des réparations moins substantielles des ouvrages existants, et leur valeur moyenne s'élevait à près de 400 000 \$. La figure 1 montre que sur la période de cinq ans, 10 entrepreneurs ont remporté 73 % des marchés de construction attribués par le Ministère (et ainsi reçu 4,4 milliards de dollars sur les 6,1 milliards accordés au total).

Figure 1 : Valeur des marchés des 10 principaux entrepreneurs par rapport à celle des marchés des autres entrepreneurs, 2010-2011 à 2015-2016

Entrepreneur	Valeur totale des marchés adjugés, en millions de dollars (M\$)	Pourcentage (%) du montant total de 6,1 milliards de dollars versés par le Ministère aux entrepreneurs
Miller Group Inc.*	963	16
Dufferin entreprise de construction*	866	14
Aecon Construction and Materials Limited*	738	12
Coco Paving Inc.*	402	7
Pioneer Construction Inc.	345	6
Teranorth Construction & Engineering Limited	318	5
J&P Leveque Bros. Haulage Limited	271	4
R.W. Tomlinson Limited	186	3
Bot Construction Limited	175	3
Cruickshank Construction Limited	163	3
Total partiel	4 427	73
Autres	1 653	27
Total	6 080	100

* Fournisseur de ciment bitumineux

Source : *Rapport annuel 2016 du Bureau de la vérificatrice générale de l'Ontario*, p. 617.

Le secteur de la construction routière en Ontario est principalement représenté par deux organismes, l'Ontario Road Builders' Association (ORBA) et l'Ontario Hot Mix Producers Association (OHMPA). Ceux-ci consultent le Ministère au sujet de questions techniques et défendent les intérêts de leurs membres.

OBJECTIFS ET PORTÉE DE L'AUDIT

L'audit visait à déterminer si le Ministère avait instauré des politiques et procédures efficaces pour faire en sorte que :

- les entrepreneurs soient soumis à un processus concurrentiel, juste, ouvert et transparent qui n'adjuge les marchés qu'aux soumissionnaires qualifiés, le tout dans le respect des principes d'économie;
- l'on exerce une supervision suffisante des entrepreneurs durant la construction;

- l'ouvrage final représente un actif de grande qualité qui répond aux besoins de la population ontarienne.

La vérificatrice a questionné le personnel affecté à l'approvisionnement, à la gestion et à la surveillance des marchés de construction, et a également examiné les données et la documentation connexes (avec comme point de mire la période de 2010-2011 à 2015-2016), notamment les rapports ministériels sur la qualité des travaux exécutés par les entrepreneurs. Elle a fait des recherches sur la gestion des marchés de construction dans d'autres administrations; rencontré le personnel ministériel qui s'occupe de la recherche et du développement touchant les normes relatives au bitume et les exigences en matière de tests; et passé en revue la documentation connexe, y compris les recherches effectuées par le Ministère sur les chaussées peu performantes. La vérificatrice a aussi consulté un professeur de l'Université Queen's (qui étudie le bitume et sa qualité depuis les années 1990) pour apprendre comment la tenue de tests adéquats pourrait aider le Ministère à prédire la fissuration prématurée des routes, et communiqué avec des représentants des municipalités et du consortium exploitant l'autoroute à péage électronique 407 afin de comparer leurs normes relatives au bitume et exigences en matière de test à celles de l'Ontario. Enfin, elle a rencontré des représentants de l'ORBA et de l'OHMPA pour obtenir leur point de vue sur les difficultés qu'ils éprouvent dans la réalisation des projets de construction.

FAITS SAILLANTS DE L'AUDIT

L'audit a révélé que le Ministère avait commencé à constater en 2000 d'importants problèmes de fissuration prématurée des chaussées à l'échelle de la province. Ces problèmes ont coûté aux contribuables : il a fallu réparer ou revêtir les chaussées plus tôt que prévu, et les conducteurs ont dû composer avec des inconvénients et ralentissements en raison de la fréquence des travaux routiers. En 2004, le Ministère a confirmé que la piètre qualité du ciment bitumineux était la principale cause de la fissuration prématurée. En 2007, deux tests ont été mis au point pour évaluer la qualité du bitume et la probabilité qu'il se fissure prématurément. Voici quelques observations formulées dans l'audit :

- **Fissuration prématurée des chaussées** : L'audit a relevé des projets routiers dans toutes les régions de la province où des fissures s'étaient formées bien avant l'expiration de la durée de vie de 15 ans – et dans certains cas, un an seulement après l'ouverture au public. Bien qu'il n'y ait pas suffisamment de données pour déterminer l'ampleur du problème, la vérificatrice a eu le loisir d'examiner cinq projets routiers pour lesquels les coûts de réparation des fissures avaient fait l'objet d'un suivi. Dans ces cas, le Ministère a payé 23 millions de dollars en réparations, ce qui s'ajoute aux 143 millions versés initialement pour les travaux d'asphaltage. De plus, il a fallu réparer les routes entre un et trois ans après la pose du bitume.
- **Prorogation des tests** : Le Ministère a étudié en profondeur deux types de tests pouvant repérer, avant qu'il soit coulé, le bitume susceptible de se fissurer prématurément, mais les fournisseurs l'ont persuadé de ne pas les appliquer tout de suite. Il a donc attendu cinq ans avant de mettre en œuvre le premier type de test,

et, à la date de l'audit, il n'appliquait toujours pas le second à tous ses marchés de construction.

- **Gratifications** : Le Ministère accorde des gratifications (8,8 millions de dollars en 2012) aux entrepreneurs pour le simple fait de produire un échantillon de bitume de la qualité précisée dans le marché, et ce même s'il est déjà arrivé qu'ils le substituent par un bitume de moindre qualité à l'asphaltage. Le Ministère sait qu'il y a eu substitution, mais n'a pas fait d'enquête afin d'imposer des amendes ni mis en place de contrôles pour éviter que cela se reproduise.
- **Ontario Road Builders' Association et politiques internes du Ministère** : Les hauts fonctionnaires du Ministère ont permis que les politiques ministérielles soient passablement infléchies par l'ORBA alors que celle-ci représente les intérêts financiers des entrepreneurs. De fait, les changements récents aux politiques sont favorables à ces derniers plutôt qu'aux contribuables.
- **Ingénieurs de vérification de la qualité (IVQ)** : Les ingénieurs qui certifient que les ouvrages ont été construits correctement sont engagés par les entrepreneurs eux-mêmes. On a relevé, dans les cinq régions de la province, que des infrastructures certifiées par des IVQ présentaient en réalité des failles.
- **Entrepreneurs peu performants** : Le Ministère s'est doté d'un processus de sélection juste et transparent, mais il est laxiste à l'endroit des entrepreneurs peu performants. Ainsi, les entrepreneurs dont le rendement a été jugé insatisfaisant continuent à soumissionner, et remportent même d'importants travaux. Qui plus est, le Ministère a payé pour la réfection d'ouvrages inférieurs aux normes alors que ceux-ci étaient couverts par la garantie de l'entrepreneur.
- **Sanctions pour contravention aux règlements de sécurité** : Le Ministère continue d'adjuger des marchés aux entrepreneurs qui contreviennent aux règlements de sécurité. Les sanctions qu'il impose aux contrevenants ne suffisent pas à les empêcher de présenter à nouveau des soumissions.

PROBLÈMES SOULEVÉS DURANT L'AUDIT ET AUPRÈS DU COMITÉ

Des problèmes importants ressortent de l'audit et des séances du Comité, qui estime que les questions suivantes sont particulièrement préoccupantes.

Gratifications

La vérificatrice recommande au Ministère de revoir sa pratique de verser des gratifications pour le simple respect du cahier des charges et d'évaluer s'il doit retenir des montants lorsque toutes les spécifications ne sont pas satisfaites.

Dans sa réponse, le Ministère indique au Comité qu'il a modifié son système de spécifications du résultat final (système ERS) à la saison 2017 de la construction afin d'améliorer l'exécution des travaux ainsi que la qualité et la durabilité des revêtements en asphalte. Il ajoute que dans le cas des marchés adjugés par appel d'offres après le 20 mars 2017, les paiements incitatifs sont suspendus pour ce qui est des propriétés des matériaux d'asphalte et du compactage.

Le Ministère affirme que la définition des exigences de compactage a été rehaussée dans tous les marchés de construction, et que ces exigences, qui sont à ses dires comparables à celles de multiples états américains, devraient accroître la durabilité et la durée de vie de la chaussée.

Il relate également que tous les nouveaux marchés sont plus sévères quant à la surface suffisamment lisse que doit offrir le revêtement – d'après lui, l'Ontario est doté d'exigences en la matière parmi les plus strictes en Amérique du Nord. Des gratifications seront toujours en place pour inciter les entrepreneurs à fournir un travail de grande qualité à bon prix et dans le respect de l'environnement.

Le Ministère compte terminer sa revue du système ERS en 2018, quand il aura recueilli les données sur la saison 2017 de la construction. Cet examen l'éclairera sur les autres améliorations qu'il pourrait apporter à ses critères concernant l'asphalte et ses procédures de paiement. Enfin, le Ministère révèle qu'il travaille à monter une formation sur le système ERS tenant compte des changements apportés à la saison 2017 de la construction.

Test du bitume

La vérificatrice recommande au Ministère d'intégrer le test de résistance prolongée au vieillissement à sa méthodologie normalisée de test du bitume.

Le Comité a appris que le test de « résistance prolongée au vieillissement » (test prolongé de rhéomètre de flexion de poutre [*ExBBR*]) et le test de résistance à la fissuration de cisaillement par traction (*Double Edged Notched Tension [DENT]*) sont maintenant appliqués à toutes les catégories de ciment bitumineux dans tous les marchés adjugés par appel d'offres après le 1^{er} mars 2017. L'application de ces deux tests, qui visent à homologuer le produit, accroîtra la qualité du ciment bitumineux et de l'asphalte elle-même.

De plus, les nouveaux marchés s'assortissent d'une documentation toute neuve et de nouvelles exigences concernant les échantillons de ciment bitumineux, comme la production d'un connaissance et d'un certificat d'analyse confirmant que le ciment livré est de la catégorie exigée par le marché.

Le Ministère a apporté des changements à son manuel d'administration et d'inspection de la construction, le CAITM, sur des points comme l'échantillonnage du ciment bitumineux et son homologation. Le CAITM expose en détail le niveau de supervision applicable aux marchés de construction du Ministère, lequel comptait d'ailleurs tenir au printemps 2017 une formation d'appoint pour le personnel chargé de la supervision et des tests.

L'utilisation d'asphalte recyclé (bardeaux, etc.) dans la couche de finition de la chaussée a cessé là où un revêtement de longue durée est requis. Le seuil acceptable de teneur en huile à moteur recyclée du ciment bitumineux a été

abaissé; idem pour celui de la teneur en cendres, qui est passé de 0,8 % à 0,6 % de la masse – une norme assimilable à celle qu'appliquent de nombreuses municipalités ontariennes ainsi que le ministère des Transports du Québec.

Le Ministère indique que dans le cadre de ses travaux en cours, il compte approfondir les recherches sur les tests nouveaux et émergents qui peuvent être utilisés pour mieux prédire le rendement et la durabilité du revêtement d'asphalte. Il va aussi examiner et mettre en œuvre des initiatives supplémentaires pour améliorer la qualité du ciment bitumineux et d'autres matériaux utilisés sur les routes de l'Ontario.

Ontario Road Builders' Association et politiques internes du Ministère

La vérificatrice juge que l'influence exercée par l'ORBA sur le Ministère pour qu'il modifie ses politiques relatives aux frais de retard, aux entrepreneurs hautement procéduriers et au règlement des différends a affaibli les outils ministériels servant à gérer le rendement des entrepreneurs, a augmenté les coûts engagés et a alourdi inutilement la charge de travail du personnel ministériel et des gestionnaires. Elle recommande donc au Ministère ce qui suit :

- Évaluer les pratiques exemplaires de l'industrie relatives à la perception des dommages-intérêts déterminés et décider s'il doit rétablir sa politique originale, selon laquelle le personnel opérationnel perçoit les dommages-intérêts, afin de se conformer à ces pratiques.
- Rétablir la disposition d'exclusion des marchés futurs visant les entrepreneurs hautement procéduriers, et l'invoquer judicieusement au besoin.
- Évaluer pleinement, dans le cadre d'un projet pilote, le recours aux examens des décisions arbitrales à titre de solution de rechange aux litiges, avant d'intégrer ce processus à la politique et aux procédures.
- Rétablir sa procédure originale de règlement des différends, s'il décide de ne pas intégrer le recours aux arbitres aux politiques et procédures.
- Veiller à ce que les membres des comités formés pour examiner la mise en œuvre des politiques et prendre des décisions à ce sujet ne soient pas en situation de conflit d'intérêts.

Dans sa réponse, le Ministère indique qu'il va former, dans le cadre de son plan d'action, un groupe d'experts qui fournira un avis indépendant sur les dispositions contractuelles et les pratiques administratives, y compris les meilleures pratiques et les approches adoptées par d'autres territoires. Le Ministère a déjà établi le mandat du groupe et, au moment des audiences publiques, il était en pourparlers avec des membres potentiels.

Le Comité a appris que le Ministère va continuer de collecter les dommages-intérêts déterminés immédiatement après l'achèvement du processus de

règlement des différends contractuels. Le Ministère mentionne à ce sujet qu'il surveille actuellement le processus de règlement pour dégager des tendances et découvrir les points qu'il pourrait améliorer.

L'établissement du groupe d'expert était prévu à l'été 2017, et devait être suivi de la production d'un rapport final plus tard dans l'année. Suivant les besoins, le Ministère va examiner et apporter les changements proposés dans le rapport avant la saison 2018 de la construction. Il est en train de parachever le libellé des marchés pour introduire des frais d'intérêts sur les dommages-intérêts déterminés, et d'ici la fin de 2017, il aura fini l'examen de la manière dont il établit ses politiques ministérielles, normes et spécifications relatives aux marchés de construction. L'examen portera sur les pratiques exemplaires pour engager les intervenants, tout en adoptant les principes d'ouverture, de transparence et d'évitement des conflits d'intérêts.

Dans son point d'information de novembre 2017, le Ministère a annoncé la mise sur pied du groupe d'experts chargé d'évaluer et de commenter ses pratiques administratives ainsi que les dispositions contractuelles de ses marchés de construction. Le groupe est formé de représentants de la Ville de Vancouver et des ministères des Transports de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse rompus à la conception et à la construction routière, à la passation de marchés et à l'approvisionnement. Le rapport final présentant les conclusions et recommandations du groupe devrait être publié vers la fin de 2017 ou au début de 2018.

Recommandations du Comité

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

- 1. Que le ministère des Transports fournisse au Comité, d'ici le 13 février 2018 :**
 - a) le rapport final du groupe d'experts;**
 - b) les raisons pour lesquelles il aura ou non mis en œuvre chaque recommandation dans ce rapport.**
- 2. Que le ministère des Transports présente au Comité, d'ici le 13 février 2018, les conclusions de son examen de la manière dont il établit ses politiques ministérielles, normes et spécifications relatives aux marchés de construction.**

Substitution des échantillons

La vérificatrice a découvert que les entrepreneurs ont la possibilité de falsifier les échantillons de bitume pour toucher des gratifications. Elle recommande donc au Ministère de mettre en place des contrôles se rapportant aux échantillons de bitume afin de prévenir le risque de substitution.

Le Comité a appris que depuis décembre 2016, le Ministère a pris la responsabilité directe de la prise en charge, du contrôle et de la surveillance des échantillons d'asphalte pour tous les nouveaux marchés de construction. Le Ministère ajoute à ce propos que cette approche, qu'il a aussi appliquée à 27 contrats déjà existants, améliore l'intégrité du processus et réduit considérablement le risque de

falsification. Il a aussi mis en place une ligne téléphonique permettant le signalement anonyme des fraudes, infractions et autres agissements répréhensibles soupçonnés touchant un marché de construction du ministère des Transports.

Le Ministère travaillait à produire une formation sur la prévention de la fraude pour son personnel à l'été 2017. D'ici la fin de 2018, il compte étendre cette formation à ses fournisseurs de services externes et réaliser une vérification indépendante fondée sur le risque du nouveau système de collecte et de livraison des échantillons pour assurer l'intégrité des nouvelles pratiques et procédures pour tester l'asphalte.

Recommandations du Comité

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

- 3. Que le ministère des Transports instaure des politiques officielles visant à orienter les administrateurs et superviseurs de marchés de construction qui découvrent un cas de fraude. Ces politiques devraient être assorties d'instructions indiquant qui aviser (comme la police et les autres autorités) et à quel moment.**
- 4. Que le ministère des Transports présente au Comité un rapport sur sa prise en main des cas de falsification d'échantillons de bitume que lui aura signalés la vérificatrice générale. Ce rapport doit indiquer quelles autorités auront été avisées, ou le cas échéant, pourquoi aucune autorité n'aura été avisée.**

Ingénieurs de vérification de la qualité (IVQ)

La vérificatrice recommande au Ministère de s'attacher les services d'ingénieurs indépendants des entrepreneurs pour exécuter les vérifications.

Le Comité a appris qu'en ce qui concerne entre autres l'excavation des ouvrages, l'acier d'armature et diverses composantes électriques, l'exigence de certification par un IVQ a cédé la place à une homologation par le Ministère. En avril 2017, ce dernier avait déjà modifié en conséquence les spécifications de sept premiers marchés de construction.

Le Ministère avait aussi relevé 15 marchés – trois par région de la province – devant être revus par leur propriétaire pour la saison 2017 de la construction. Les vérifications, qui sont effectuées par le personnel du Ministère ou par un consultant dont il retient les services, viennent remplacer dans le cadre de ces marchés le processus qui passe par les IVQ.

D'ici la fin de 2018, le Ministère devrait mettre en œuvre les modifications au processus de certification qui lui ont été recommandées et achever son examen du processus passant par les IVQ. Pour assurer l'indépendance de cet examen, le Ministère fera appel aux principaux acteurs du processus et étudiera les exigences contractuelles en vigueur. De plus, il aura déjà vérifié, à l'été 2017, l'exigence de certification par un IVQ dans plusieurs marchés de construction.

Recommandations du Comité

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

5. **Que le ministère des Transports fournisse au Comité, d'ici le 13 février 2018 :**
 - a) **une estimation du nombre de marchés de construction ayant adopté la méthode de l'homologation par le Ministère;**
 - b) **une estimation du nombre total de marchés;**
 - c) **son plan pour convertir tous les marchés à la méthode de l'homologation.**
6. **Que le ministère des Transports fournisse au Comité, d'ici le 13 février 2018, les conclusions provisoires de :**
 - a) **sa vérification de l'exigence de certification par un IVQ qui devait se tenir à l'été 2017;**
 - b) **sa vérification du nouveau système de collecte et de livraison des échantillons.**

Garanties des entrepreneurs

La vérificatrice recommande au Ministère de modifier les dispositions de garantie des marchés de construction de façon à ne plus assumer le fardeau de la preuve et d'appliquer les dispositions prévoyant que les entrepreneurs assument les coûts lorsque le marché comporte une garantie.

Dans sa réponse, le Ministère a dit travailler sur un système de suivi à l'échelle provinciale, qui serait prêt d'ici la fin de 2017, et ajouté qu'il peaufine ses communications et formations à l'intention de son personnel au sujet de l'administration des garanties existantes.

Le Comité a aussi eu vent que le Ministère compte améliorer les garanties de ses marchés d'ici la fin de 2017 : il en clarifiera les exigences contractuelles et y incorporera le recours aux données automatisées et objectives pour évaluer le rendement de la chaussée. Le Ministère va aussi établir, en vue de la saison 2018 de la construction, une « directive pour les garanties des chaussées » qui pourra être utilisée par le personnel dans toute la province pour administrer et superviser de manière cohérente les dispositions de garantie utilisées dans ses marchés. Enfin, toujours pour 2018, il va procéder à un examen et envisager l'utilisation d'autres types de dispositions de garantie dans ses marchés.

Recommandations du Comité

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

7. **Que le ministère des Transports transmette au Comité, d'ici le 13 février 2018 :**

- a) **le détail des formations sur sa directive pour les garanties des chaussées, qu'il ait ou non commencé à les donner;**
 - b) **une copie de la directive.**
- 8. Que le ministère des Transports fasse le point au comité, d'ici le 13 février 2018, sur les mesures qu'il a prises pour clarifier ses exigences contractuelles et ainsi améliorer les garanties de ses marchés.**

Sanctions en cas de rendement insatisfaisant

La vérificatrice recommande au Ministère de déterminer des sanctions appropriées pour les entrepreneurs obtenant une cote de rendement insatisfaisant; d'adopter des règles plus rigoureuses pour exclure les entrepreneurs contrevenants; d'établir des sanctions appropriées à l'endroit des entrepreneurs qui déclarent des renseignements financiers erronés; et de mettre en place des politiques pour interdire aux petits entrepreneurs de soumissionner dans toutes les régions après que des problèmes de rendement sont signalés dans une région.

Le Comité a appris que le Ministère a entamé un examen des administrations routières des autres provinces et territoires pour trouver des façons d'améliorer le processus de qualification actuel pour les entrepreneurs, notamment en introduisant de nouvelles sanctions et mesures de protection. L'information collectée servira à terminer son évaluation avant la fin de 2017.

En date du 1^{er} avril 2017, le Ministère avait mis en place de nouveaux critères de garantie financière pour tout marché spécifique d'une valeur de plus de 250 000 \$: il exige désormais un cautionnement d'exécution ainsi qu'un cautionnement de paiement de la main-d'œuvre et des matériaux.

Le Ministère ajoute qu'il compte examiner, avant la fin de 2017, comment empêcher les petits entrepreneurs au rendement insatisfaisant de soumissionner. Et d'ici la fin de 2018, il devrait mettre en place des mesures qui amélioreront le processus actuel d'appel d'offres en tenant compte, dans le processus de sélection, du rendement antérieur de l'entrepreneur en matière de sécurité, de rapidité et de qualité du travail. Au-delà de 2018, le Ministère a l'intention d'évaluer si les améliorations auront eu le résultat souhaité d'assurer que les entrepreneurs qui soumissionnent sur ses projets ont la santé financière adéquate, de même que le personnel et le matériel nécessaires pour entreprendre le travail.

Recommandations du Comité

Le Comité permanent des comptes publics recommande ce qui suit :

- 9. Que le ministère des Transports :**
- a) **décrive les nouveaux critères de garantie financière des marchés spécifiques;**
 - b) **informe le Comité du nombre total de marchés spécifiques de plus de 250 000 \$.**

- 10. Que le ministère des Transports produise un sommaire de son examen des sanctions et mesures de protection en vigueur dans les administrations routières des autres provinces et territoires.**
- 11. Que le ministère des Transports présente au Comité, lorsqu'elles seront prêtes, les conclusions de son examen des possibles mesures pour empêcher les entrepreneurs au rendement insatisfaisant de soumissionner pour ses marchés de construction.**

LISTE COMPLÈTE DES RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

1. **Que le ministère des Transports fournisse au Comité, d'ici le 13 février 2018 :**
 - a) **le rapport final du groupe d'experts;**
 - b) **les raisons pour lesquelles il aura ou non mis en œuvre chaque recommandation dans ce rapport;**
2. **Que le ministère des Transports présente au Comité, d'ici le 13 février 2018, les conclusions de son examen de la manière dont il établit ses politiques ministérielles, normes et spécifications relatives aux marchés de construction.**
3. **Que le ministère des Transports instaure des politiques officielles visant à orienter les administrateurs et superviseurs de marchés de construction qui découvrent un cas de fraude. Ces politiques devraient être assorties d'instructions indiquant qui aviser (comme la police et les autres autorités) et à quel moment.**
4. **Que le ministère des Transports présente au Comité un rapport sur sa prise en main des cas de falsification d'échantillons de bitume que lui aura signalés la vérificatrice générale. Ce rapport doit indiquer quelles autorités auront été avisées, ou le cas échéant, pourquoi aucune autorité n'aura été avisée.**
5. **Que le ministère des Transports fournisse au Comité, d'ici le 13 février 2018 :**
 - a) **une estimation du nombre de marchés de construction ayant adopté la méthode de l'homologation par le Ministère;**
 - b) **une estimation du nombre total de marchés;**
 - c) **son plan pour convertir tous les marchés à la méthode de l'homologation.**
6. **Que le ministère des Transports fournisse au Comité, d'ici le 13 février 2018, les conclusions provisoires de :**
 - a) **sa vérification de l'exigence de certification par un IVQ qui devait se tenir à l'été 2017;**
 - b) **sa vérification du nouveau système de collecte et de livraison des échantillons.**

-
7. **Que le ministère des Transports transmette au Comité, d'ici le 13 février 2018 :**
 - a) **le détail des formations sur sa directive pour les garanties des chaussées, qu'il ait ou non commencé à les donner;**
 - b) **une copie de la directive.**
 8. **Que le ministère des Transports fasse le point au Comité, d'ici le 13 février 2018, sur les mesures qu'il a prises pour clarifier ses exigences contractuelles et ainsi améliorer les garanties de ses marchés.**
 9. **Que le ministère des Transports :**
 - a) **décrive les nouveaux critères de garantie financière des marchés spécifiques;**
 - b) **informe le Comité du nombre total de marchés spécifiques de plus de 250 000 \$.**
 10. **Que le ministère des Transports produise un sommaire de son examen des sanctions et mesures de protection en vigueur dans les administrations routières des autres provinces et territoires.**
 11. **Que le ministère des Transports présente au Comité, lorsqu'elles seront prêtes, les conclusions de son examen des possibles mesures pour empêcher les entrepreneurs au rendement insatisfaisant de soumissionner pour ses marchés de construction.**