

Plan d'action en matière d'adjudication de contrats et de surveillance dans la construction d'infrastructure routière

17 février 2017

L'information contenue dans ce document est confidentielle et appartient au gouvernement de l'Ontario. La distribution ou l'utilisation non autorisées de ce document ou des informations contenues dans ce document sont strictement interdites.

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES.....	2
SOMMAIRE	3
VISION, MISSION ET OBJECTIFS.....	6
BUT.....	7
CONTEXTE.....	8
DÉTAILS DU PLAN D’ACTION	11

Sommaire

L'Ontario continue d'investir dans ses routes afin d'assurer que les personnes et les marchandises peuvent circuler en toute sécurité et efficacement dans toute la province. Au cours des cinq dernières années, le ministère des Transports (MTO) a construit 58 nouveaux ponts et plus de 689 kilomètres de nouvelles voies d'autoroute à travers l'Ontario, avec plus de 13 milliards de dollars investis pour entretenir et étendre le réseau routier provincial. La province a également fourni un financement annuel pérenne pour le Programme des routes de raccordement municipales, qui relie nos autoroutes provinciales afin d'assurer qu'elles sont bien entretenues.

Le ministère apprécie les conclusions et les recommandations contenues dans le rapport de la vérificatrice générale intitulé *Adjudication et surveillance des marchés de construction de l'infrastructure routière*. Le plan d'action qui suit traite les sept recommandations de la vérificatrice générale. Ce plan comporte deux parties :

1. les actions pour la saison de construction 2017; et
2. les actions à plus long terme à mettre en œuvre pour la saison de construction 2018 et au-delà.

Le plan comprend des mesures pour :

Traiter de la qualité, de la durabilité et de la réfection de l'asphalte

L'asphalte utilisé pour paver nos routes devrait durer au moins 15 ans avant qu'un resurfacement ne soit rendu nécessaire. Les entrepreneurs doivent utiliser l'asphalte qui répond aux normes de qualité du ministère. Le ministère veillera à ce que ce soit fait par les mesures suivantes :

- Rehausser les exigences et les spécifications pour l'asphalte utilisé sur les routes de l'Ontario pour améliorer globalement la qualité et la durabilité. Cela nécessitera également d'apporter des modifications à la façon dont les entrepreneurs sont payés pour l'asphalte.
- Mettre immédiatement en œuvre le test de « résistance prolongée au vieillissement » (test prolongé de rhéomètre de flexion de poutre [ExBBR]) sur tous les nouveaux contrats pour améliorer la qualité du ciment asphaltique utilisé, et, finalement, améliorer la durabilité des routes en asphalte de la province.
- Augmenter les inspections de l'asphalte et du ciment asphaltique pour assurer que le ministère reçoit le produit qu'il a demandé.
- Suspendre l'utilisation d'asphalte recyclé pour la couche supérieure de la chaussée, là où un revêtement de longue durée est requis.

- Les autoroutes qui durent plus longtemps ont un effet positif sur la viabilité environnementale et génèrent moins de gaz à effet de serre.
- Prendre la responsabilité directe de la prise en charge, du contrôle et de la surveillance des échantillons d'asphalte pour tous les nouveaux contrats, afin d'assurer que le ministère a la garde exclusive des échantillons.
- Lancer une ligne de signalement des fraudes pour signaler directement au ministère de manière anonyme les violations présumées et les activités possiblement frauduleuses de construction.
- Mettre en œuvre un système de suivi à l'échelle provinciale pour toutes les garanties de revêtement de chaussée afin d'améliorer l'administration et la supervision du travail après qu'il soit achevé.

Assurer que les décisions sont prises dans l'intérêt supérieur de tous les Ontariens

Le ministère collabore avec l'Ontario Road Builders' Association (ORBA) et d'autres instances pour offrir un large éventail de projets d'immobilisations. La plupart des entrepreneurs qui construisent et entretiennent les routes de la province sont des membres de l'ORBA et se fient à cette organisation pour représenter leurs intérêts auprès du gouvernement.

Le dialogue permanent et la consultation avec les intervenants, y compris ORBA, aident le ministère à prendre des décisions sur les politiques et les programmes, et sont essentiels à la mise en œuvre réussie de nos programmes d'infrastructure.

Le ministère recherche toujours des moyens d'améliorer ses relations de travail avec les intervenants. À cette fin :

- Il achèvera, à la fin de 2017, l'examen de la façon dont le ministère élabore des politiques, des normes et des spécifications. L'examen portera sur la meilleure approche pour engager les intervenants, tout en adoptant les principes d'ouverture, de transparence et d'évitement des conflits d'intérêts.
- Il mettra en place un groupe tiers pour examiner et donner des conseils sur les dispositions contractuelles clés et les pratiques administratives afin d'assurer que les meilleures pratiques et expériences d'autres territoires sont considérées.

Renforcer la surveillance du rendement de l'entrepreneur

La pratique actuelle du ministère est de confier à des firmes de génie et à du personnel en interne le premier niveau de surveillance de la construction. En outre, des ingénieurs de vérification de la qualité (IVQ) employés par des entrepreneurs sont utilisés pour certifier certains éléments du projet.

À compter de la prochaine saison de construction, le ministère va :

- Améliorer la surveillance du processus de certification des IVQ et procéder à des vérifications aléatoires à l'échelle provinciale.
- Utiliser le personnel du ministère à la place des IVQ pour examiner certains éléments de construction critiques sur un certain nombre de projets dans la province.

Promouvoir sur une base continue la sécurité et la qualité

La sécurité demeure la priorité du ministère. Le ministère a une solide réputation de veiller à ce que les entrepreneurs fournissent des environnements de travail sécuritaires pour leurs travailleurs et le public voyageur. Le ministère veut continuer à vérifier que ceux qui construisent les routes et les ponts de l'Ontario ont le plus grand respect pour la sécurité et la qualité. Les entrepreneurs ayant des antécédents de violations en matière de sécurité ou de mauvais rendement feront l'objet d'un examen plus minutieux.

À partir de cette saison de construction, le ministère va :

- Procéder à un examen du processus de qualification pour les entrepreneurs, et appliquer davantage de mesures de protection et de sanctions pour améliorer le rendement et la sécurité des entrepreneurs d'ici la fin de 2017, y compris les changements au système actuel de notation du rendement de l'entrepreneur.
- Développer des contrôles supplémentaires pour tenir les entrepreneurs responsables de l'information financière qu'ils déclarent pour s'assurer qu'ils disposent des ressources nécessaires pour exécuter le travail pour lequel ils soumissionnent.

Vision, mission et objectifs

Au ministère des Transports de l'Ontario, nous nous efforçons d'être un chef de file mondial dans le transport sécuritaire, efficace et viable des personnes et des marchandises, pour soutenir une économie concurrentielle à l'échelle mondiale et une qualité de vie élevée.

Cette vision est soutenue par toutes les divisions et directions du ministère. Nous avons une longue feuille de route dans la fourniture et l'entretien d'un réseau routier de premier ordre, qui profite à la fois au public voyageur et aux contribuables. Au cours des cinq dernières années, nous avons construit 58 nouveaux ponts et plus de 689 kilomètres de nouvelles voies d'autoroute à travers l'Ontario.

La Division de la gestion des routes provinciales (GRP) est responsable de l'expansion et de la réhabilitation des routes provinciales dans le cadre de la *Loi sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun* (LAVPTC). Elle est le gardien du réseau routier provincial de l'Ontario, responsable de la gestion des opérations, de l'ingénierie et de la construction, et des activités d'entretien réalisées pour l'entretien et l'expansion du réseau.

La division soutient l'excellente réputation de l'Ontario en matière de sécurité routière. C'est l'un des territoires les plus sûrs en Amérique du Nord, résultat de trois priorités :

- une infrastructure durable grâce à des décisions d'investissement intelligentes et de l'innovation;
- des projets livrés de la manière la plus efficace et souple pour optimiser les dépenses de notre budget annuel;
- une organisation qui livre la marchandise grâce à des relations fortes, basées sur la collaboration.

Assurer la sécurité du public, du personnel du ministère et de nos sous-traitants est notre priorité absolue. Nous avons plusieurs niveaux de surveillance en place pour garantir la qualité, la sécurité et le rendement des routes et des ponts qui sont construits en Ontario. Les firmes privées de génie-conseil et le personnel du ministère assurent la surveillance directe des firmes de consultants et travaillent en équipe pour superviser et administrer les projets de construction.

But

Le ministère prend très au sérieux ses responsabilités en matière de sécurité et de qualité du réseau routier provincial.

Le rapport de la vérificatrice générale de novembre 2016 intitulé *Adjudication et surveillance des marchés de construction de l'infrastructure routière* contenait sept recommandations spécifiques sur la façon dont le ministère pourrait améliorer la surveillance, l'optimisation des ressources, et la qualité du revêtement d'asphalte.

Dans sa réponse au rapport de la vérificatrice générale, le ministère s'est engagé à élaborer un plan d'action qui décrira comment le ministère pourrait répondre aux recommandations de la vérificatrice générale pour la prochaine saison de construction et au-delà.

Contexte

Le ministère des Transports est déterminé à élaborer et à mettre en œuvre des solutions innovantes pour améliorer la qualité de son infrastructure. Voilà pourquoi l'Ontario est à l'avant-garde dans la détermination et l'élaboration de solutions pour pallier la fissuration prématurée des revêtements d'asphalte en régions froides.

Au fil des ans, nous avons travaillé en étroite collaboration avec nos partenaires de l'industrie pour veiller à ce que certaines des routes les plus sûres en Amérique du Nord soient également construites pour durer. Ce travail a également inclus la participation d'une combinaison de gens du secteur privé et du personnel du ministère pour surveiller et inspecter tous les projets du ministère.

Nous travaillons aussi étroitement avec nos partenaires de l'industrie. Entre 2012 et 2016, le ministère a émis plus de 1700 marchés publics allant du resurfaçage en asphalte à la construction de nouveaux ponts et autoroutes. La grande majorité a résulté dans la fourniture réussie d'un réseau routier de premier ordre qui profite à la fois au public voyageur et aux contribuables.

Le ministère prend très au sérieux tous les rapports d'activités potentiellement frauduleuses. En réponse à quelques cas relevés en 2016, un essai à l'échelle provinciale pour empêcher la permutation d'échantillons d'asphalte à tester et va maintenant être appliqué pour tous les nouveaux marchés. Ces nouvelles mesures, en plus des procédures que nous avons déjà en place, sont conçues pour gérer les préoccupations liées à la sécurité, la qualité, et l'évitement de la fraude. Nous sommes déterminés à continuer de sanctionner les entrepreneurs là où ces manœuvres se sont produites.

Au cours des dernières années, un accent renouvelé a été mis sur l'entretien de l'infrastructure de la province. Depuis 2007, le pourcentage des routes provinciales classées comme étant en bon état a augmenté de 20 pour cent. De même, le pourcentage de ponts routiers en bon état a augmenté de 16 pour cent.

Système de spécifications du résultat final (système ERS) pour les matériaux

Le ministère a des exigences élevées pour les matériaux utilisés dans la construction des routes et des ponts. Parce que ceux-ci sont fabriqués à partir de matières naturelles (béton, asphalte et agrégats) issus de plusieurs sources dans toute la province, il existe une variabilité dans leurs caractéristiques, ainsi que dans les résultats des tests et de l'échantillonnage.

Pour remédier à cette variabilité inhérente, le ministère et d'autres autorités routières ont fixé des « fourchettes acceptables » pour les résultats des tests. Les matériaux mesurés qui se situent dans une fourchette acceptable peuvent être utilisés lors de la construction du projet. Les matériaux qui ne répondent pas aux exigences sont rejetés et ne sont pas utilisés.

Dans la fourchette acceptable, des ajustements plus ou moins élevés de prix sont généralement appliqués au prix soumis par l'entrepreneur. Lorsque le matériau se situe au plus haut de la fourchette, on ajuste le prix consenti à la hausse (incitatif). À l'inverse, quand il est à l'extrémité inférieure de la fourchette, il y a réduction du prix (pénalité).

En place depuis plusieurs décennies, le système ERS du ministère et les ajustements de paiement associés sont utilisés pour assurer des normes élevées pour les matériaux, tels que l'asphalte, utilisés sur les routes de l'Ontario. De nombreux autres territoires ont une approche similaire et le système ERS est considéré comme une norme de l'industrie en Amérique du Nord. Les entrepreneurs qui dépassent les attentes reçoivent des incitatifs financiers (les « bonis »), puisque la fabrication et les matériaux de la meilleure qualité offrent l'avantage de prolonger la durée de vie des travaux. Dans certaines circonstances, un matériau qui ne répond pas de manière significative aux attentes du MTO est rejeté.

Le système ERS a été élaboré et mis en œuvre au début des années 1990. Il a évolué alors que de nouvelles technologies ont émergé et que les pratiques de l'industrie ont changé. Au cours de la prochaine année, le MTO apportera plusieurs changements afin de définir des exigences plus élevées qui finiront par améliorer la qualité et la durabilité des routes de l'Ontario.

Fissuration prématurée de l'asphalte

Depuis 2009, le ministère a entrepris des tests à l'interne, a financé la recherche universitaire et a mis au point de nouveaux tests pour résoudre les problèmes de qualité du ciment asphaltique. Nous avons travaillé avec les intervenants de l'industrie et des universitaires depuis plusieurs années au sein d'un groupe de travail sur le ciment asphaltique pour répondre à ces questions. À la suite de cette recherche, plusieurs nouveaux tests ont été mis au point pour compléter ceux déjà en place, notamment :

- le test de teneur en cendres (mis en œuvre en 2010) - utilisé pour estimer et limiter la quantité des résidus d'huile à moteur recyclée ajoutées au ciment asphaltique,
- le test de « Traction améliorée » - le test de résistance à la fissuration de cisaillement par traction (Double Edged Notched Tension [DENT]) (mis en œuvre en 2012) - mis au point pour mesurer l'élasticité du ciment asphaltique (capacité à s'étirer et à résister à la fissuration),
- le test de résistance au fluage causé par des contraintes diverses (Stress Multiple Creep Recovery [MREPT]) (mis en œuvre en 2012) - pour mesurer la relation des mesures de contrainte et la récupération élastique visant à éviter l'orniérage des chaussées pendant les jours les plus chauds de l'été, et;
- le test de « résistance prolongée au vieillissement » soit le test prolongé de rhéomètre de flexion de poutre (Extended Bending Beam Rheometer [ExBBR]) -

un test qui prolonge le temps de conditionnement de l'échantillon du ciment asphaltique de une heure à trois jours afin d'améliorer considérablement la capacité du test à prédire la fissuration de la chaussée à des températures froides.

- Le test ExBBR a été mis à l'essai sur un nombre limité de contrats en 2016. À compter de 2017, le test ExBBR sera utilisé pour tous les nouveaux contrats d'asphaltage pour les routes de l'Ontario. Ce nouveau test, mis au point par des experts du MTO et de l'université Queen's, contribuera à réduire la fissuration du revêtement d'asphalte dans notre climat et permettra d'améliorer la qualité et la durabilité des routes de l'Ontario.

Détails du plan d'action

Le rapport de la vérificatrice générale contient sept recommandations spécifiques. Pour chaque recommandation, le présent plan d'action énonce les éléments que le ministère a examinés, et les mesures que nous prenons maintenant et à l'avenir.

On compte plus de 50 actions individuelles qui seront mises en œuvre au cours des deux prochaines saisons de construction et qui à elles seules auront des impacts immédiats et à long terme. Prises ensemble, elles représentent les connaissances et le dévouement du personnel du ministère partout dans la province. Elles visent également à fournir la meilleure valeur pour les contribuables et le public voyageur, tout en assurant que les entrepreneurs vont satisfaire à nos normes de durabilité et de sécurité de nos routes.

Veuillez noter que dans ce plan d'action, les modalités indiquées entre guillemets reflètent la façon dont la vérificatrice générale a fait référence à l'élément dans son rapport.

Recommandation 1 : *minimiser les fissures sur les routes en asphalte*

Les principaux éléments d'examen :

- l'évaluation et le système de paiement du ministère pour l'asphalte (Système de spécifications du résultat final (système ERS))

Pour la saison 2017 de la construction :

- Modifier le système ERS, que le ministère et d'autres territoires utilisent pour déterminer les paiements (ajustés au-dessus ou en dessous du prix de l'offre initiale) à compter du 1^{er} avril 2017, pour augmenter la durée de vie de nos routes en favorisant une meilleure qualité, durabilité et exécution des revêtements en asphalte.
 - o Les paiements incitatifs seront suspendus pour les propriétés des matériaux d'asphalte et le compactage, et les exigences de spécifications seront rehaussées. Par ailleurs, les entrepreneurs seront toujours sujets à des mesures de dissuasion.
 - o Une base de référence supérieure sera établie pour la qualité de la couche supérieure d'asphalte (revêtement lisse). Les entrepreneurs devront satisfaire à ces exigences plus élevées afin de se qualifier pour des paiements incitatifs. Une meilleure exécution qui se traduit par une surface de conduite plus lisse augmente la durée de vie de la chaussée et favorise les conducteurs et l'environnement, grâce aux économies résultantes en carburant.
 - o Nous continuerons de rejeter l'asphalte de mauvaise qualité et de réduire les prix payés pour les matériaux et le travail médiocres.
- Offrir une formation accrue au personnel pour administrer de manière précise et cohérente le système de paiement du ministère, y compris les modifications futures au système de qualité.

Pour la saison de construction 2018 et au-delà :

- Entreprendre un examen en profondeur du système ERS d'ici la fin de 2018 pour déterminer et appliquer de nouvelles améliorations à nos exigences d'asphalte et à nos procédures de paiement.

Recommandation 2 : incorporer le test de « résistance prolongée au vieillissement » pour l'asphalte

Les principaux éléments d'examen :

- le test de « résistance prolongée au vieillissement », soit le test prolongé de rhéomètre de flexion de poutre (Extended Bending Beam Rheometer [ExBBR]);
- l'utilisation du ciment asphaltique modifié et non modifié;
- l'échantillonnage, le test et le cadre de surveillance du ciment asphaltique;
- la création d'un Centre d'excellence en infrastructure de transport.

Pour la saison 2017 de la construction :

- Appliquer le test ExBBR sur tous les appels d'offres émis après le 1^{er} mars 2017. Ce nouveau test, mis au point par des experts du MTO et de l'université Queen's, contribuera à la réalisation de meilleurs rendements en matière de fissuration d'asphalte dans notre climat.
- Augmenter l'inspection et l'échantillonnage du ciment asphaltique utilisé dans les routes de l'Ontario afin d'assurer que le ministère reçoit le produit de qualité qu'il a demandé. Les entrepreneurs seront également tenus de fournir de la documentation des fournisseurs de ciment asphaltique, attestant que le produit est conforme aux exigences du ministère.
- Suspendre l'utilisation d'asphalte recyclé pour la couche supérieure de la chaussée, là où un revêtement de longue durée est requis.
- Évaluer de nouvelles restrictions sur l'utilisation des résidus d'huile à moteur recyclée dans le ciment asphaltique utilisé sur les routes de l'Ontario.
- Offrir une formation supplémentaire et améliorer les lignes directrices à la fois pour le ministère et le personnel de consultants engagés dans la surveillance de l'échantillonnage et des essais liés à la construction.
- Commencer la construction d'un nouveau Centre d'excellence en infrastructure de transport, où s'effectuera la recherche et les essais sur les matériaux de construction routiers.

Pour la saison de construction 2018 et au-delà :

- 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.
- Continuer d'examiner et de mettre en œuvre de nouvelles initiatives pour améliorer la qualité du ciment asphaltique et d'autres matériaux utilisés sur les routes de l'Ontario.

Recommandation 3 : *prendre des décisions qui sont dans le meilleur intérêt des Ontariens*

Les principaux éléments d'examen :

- l'administration des dommages-intérêts extrajudiciaires (« amendes pour retards »);
- les dispositions contractuelles pour exclure les entrepreneurs litigieux;
- le processus de règlement des différends dans les contrats.

Pour la saison 2017 de la construction :

- Solliciter des conseils indépendants par la formation d'un groupe d'experts, sur les dispositions contractuelles et les pratiques administratives, y compris les meilleures pratiques et les approches adoptées par d'autres territoires.
- Poursuivre la pratique récemment introduite de collecte des dommages-intérêts extrajudiciaires, immédiatement après l'achèvement du processus de règlement des différends contractuels.
- Introduire des frais d'intérêts sur les dommages-intérêts extrajudiciaires pour tous les nouveaux contrats.
- D'ici la fin de 2017, procéder à un examen de la façon dont le ministère élabore des politiques, des normes et spécifications. L'examen portera sur la meilleure approche pour engager les intervenants, tout en adoptant les principes d'ouverture, de transparence et d'évitement des conflits d'intérêts.
- Surveiller et effectuer un examen du processus actuel de règlement des différends pour identifier les tendances, les faiblesses et les améliorations possibles.

Pour la saison de construction 2018 et au-delà :

- Mettre en œuvre toutes améliorations, le cas échéant, découlant :
 - o de l'examen du groupe d'experts des dispositions contractuelles du ministère; et
 - o du suivi et de l'examen par le ministère du processus de règlement des différends.

Recommandation 4 : la garde et le contrôle appropriés des échantillons d'asphalte

Les principaux éléments d'examen :

- la chaîne de contrôle des échantillons d'asphalte et la livraison aux laboratoires d'essais;
- le processus de rapport et d'enquête actuel pour les infractions en matière de manutention des échantillons d'asphalte.

Pour la saison 2017 de la construction :

- Prendre la responsabilité directe de la prise en charge, du contrôle et de la surveillance des échantillons d'asphalte pour tous les nouveaux contrats, afin d'assurer que le ministère a la garde exclusive des échantillons.
 - o Cette nouvelle approche permettra d'améliorer l'intégrité du processus et réduira considérablement le risque de permutation des échantillons.
- D'ici la fin du printemps 2017, mettre en œuvre une formation de prévention de la fraude pour le personnel avec des cours sur l'intégrité des échantillons, à la fois pour le personnel du ministère et les consultants en administration des contrats, pour accroître la sensibilisation et réduire les possibilités de fraude.
- Au printemps 2017, mettre en place une ligne téléphonique pour permettre le signalement anonyme de soupçon de fraude, de toute autre violation ou activité inappropriée par quiconque en est témoin.

Pour la saison de construction 2018 et au-delà :

- 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 d'essais sur l'asphalte.
- Étendre la formation sur la prévention de la fraude aux prestataires de services externes.

Recommandation 5 : *obtenir un niveau élevé d'assurance*

Les principaux éléments d'examen :

- Les exigences contractuelles existantes des ingénieurs de vérification de la qualité (IVQ)
- les activités qui requièrent leur vérification par un ingénieur;
- l'indépendance des services fournis par les IVQ.

Pour la saison 2017 de la construction :

- Procéder à des vérifications aléatoires des projets clés pour assurer que le travail des IVQ est conforme aux spécifications du ministère, ce qui améliorera la surveillance des IVQ.
- Mettre en œuvre un projet pilote sur un minimum de 15 contrats dans toute la province, où le processus actuel de certification des IVQ sera remplacé par un processus de conformité exécuté par le personnel du ministère.

Pour la saison de construction 2018 et au-delà :

- Procéder à un examen qui impliquera les acteurs clés du processus de certification et mettre en œuvre les changements recommandés.

Recommandation 6 : *appliquer et modifier les dispositions de la garantie*

Les principaux éléments d'examen :

- les conditions générales du contrat du MTO (les dispositions de garantie);
- les garanties spécifiques aux éléments (asphaltage, ponceaux, etc.);
- les exigences existantes de suivi de la garantie.

Pour la saison 2017 de la construction :

- Améliorer la surveillance et la cohérence de l'administration de la garantie par le lancement d'un système de suivi à l'échelle provinciale d'ici la fin de 2017.
- Renforcer et améliorer les garanties contractuelles en :
 - o définissant clairement les exigences de l'entrepreneur; et
 - o en promouvant l'utilisation de données automatisées et objectives pour évaluer le rendement de la chaussée.
- Des améliorations immédiates et continues aux communications, aux lignes directrices et à la formation du personnel du ministère en matière d'administration des garanties existantes.

Pour la saison de construction 2018 et au-delà :

- Lancer un système provincial de collecte automatisée de données pour l'administration des garanties.
- Publier 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 nos contrats.
- Procéder à un examen et envisager l'utilisation d'autres types de dispositions de garantie dans nos contrats.

Recommandation 7 : *prendre des mesures en cas de mauvais rendement ou comportement*

Les principaux éléments d'examen :

- la façon de qualifier les entrepreneurs et de limiter les possibilités pour les entrepreneurs dangereux ou médiocres;
- les exigences d'information financière pour les entrepreneurs;
- le système d'évaluation du rendement des entrepreneurs;
- les processus d'offres qui intègrent le rendement antérieur.

Pour la saison 2017 de la construction :

- Mettre en œuvre plus de mesures de protection et de sanctions dans le processus de qualification des entrepreneurs, pour améliorer le rendement et la sécurité des entrepreneurs d'ici la fin de 2017. Cela inclut des modifications au système actuel d'évaluation du rendement des entrepreneurs.
- Procéder à un examen et à une application de règles financières et comptables supplémentaires qui tiennent les entrepreneurs responsables de l'information financière qu'ils rapportent.
- Examiner comment le ministère peut interdire aux petits entrepreneurs de soumissionner sur des contrats si des problèmes de rendement ont été identifiés.

Pour la saison de construction 2018 et au-delà :

- Poursuivre la mise en œuvre et le suivi des changements proposés.
- Développer les possibilités d'améliorer le processus actuel d'appel d'offres en tenant compte du rendement antérieur de l'entrepreneur en matière de sécurité, de qualité d'exécution et de rapidité dans le processus de sélection.
- Déterminer si les améliorations ont eu le résultat souhaité d'assurer que les entrepreneurs qui soumissionnent sur nos projets ont la santé financière adéquate, de même que le personnel et le matériel nécessaires pour entreprendre le travail auquel ils sont autorisés à soumissionner.