

Mémoire prébudgétaire



Présenté au **Ministère des Finances du Québec**

Par l'**Association Québécoise des
Entrepreneurs en Infrastructure (AQEI)**

Janvier 2025



Table des matières

Sommaire exécutif.....	3
À propos de l’AQEI.....	3
Synthèse des recommandations.....	4
Accroître l’attractivité des marchés publics.....	6
Soutenir le déploiement de la Stratégie québécoise des infrastructures.....	6
Suivre l’enjeu du désintérêt des entrepreneurs pour les marchés publics.....	7
Pour l’efficacité du camionnage de vrac.....	11
Optimiser la gestion des sols contaminés.....	12
Rattraper le déficit du maintien des actifs.....	14
Accompagner l’industrie dans le développement durable.....	16
Vers des infrastructures plus résilientes.....	16
Pour une réglementation favorisant les pratiques durables dans l’industrie.....	17
Renforcer la sécurité des travailleurs routiers.....	19
Soutenir la diversité et l’inclusion.....	21
La construction, un secteur clé de notre économie...mais peu diversifiée.....	21
Vers des pistes de solutions.....	21
Conclusion.....	23

Sommaire exécutif

Ce mémoire énoncera le soutien du déploiement de la *Stratégie québécoise en infrastructure* comme priorité, tout en veillant à déployer rapidement les nouveaux modes de contrats collaboratifs, et ce, afin de les rendre accessibles à la plus grande diversité d'entreprises possible.

L'AQEI réitérera également la nécessité de faire face au déficit en maintien des infrastructures, déficit latent qui, aux yeux de l'AQEI, fait partie de la dette publique léguée aux générations futures face à l'augmentation des coûts à venir.

A posteriori, nous réfléchirons sur les possibilités d'optimiser la gestion des coûts de construction en s'attachant à des questions réglementaires qui sont, dans certains cas, une épine tant pour les entrepreneurs que pour les donneurs d'ouvrage empêchant la réalisation d'économies substantielles.

Enfin, nous parlerons de développement durable, de diversité, d'inclusion, mais également de sécurité des travailleurs routiers.

À propos de l'AQEI

L'AQEI est une association provinciale qui représente plus de 200 membres, totalisant environ 5 milliards de dollars de chiffre d'affaires, répartis aux quatre coins du Québec.

Engagée à développer une collaboration intègre entre les entrepreneurs et les donneurs d'ouvrage pour atteindre l'excellence en infrastructure au Québec, l'AQEI a pour mission de représenter les intérêts communs de ses membres auprès des instances et des intervenants liés aux infrastructures municipales, tout en les accompagnant dans une industrie en constante évolution.

Plus de la moitié de ses membres sont des entrepreneurs généraux qui œuvrent dans le génie civil et la voirie et qui détiennent une licence en règle émise par la Régie du bâtiment du Québec (ci-après « RBQ »).

Outre les entrepreneurs généraux, l'AQEI est également constituée des entreprises du secteur de la signalisation routière ainsi que d'autres fournisseurs de matériaux, équipements, services et sous-traitants.

Synthèse des recommandations

Accroître l'attractivité des marchés publics

- 01** Publier sans délai le règlement d'application du PL 62 (2024) afin que les modes collaboratifs soient utilisés rapidement, et ce, pour les contrats qui s'y prêtent.

- 02** Octroyer aux associations le demandant des sommes et des ressources nécessaires pour élaborer, promouvoir et dispenser des formations portant sur les modes collaboratifs afin que les entreprises en construction puissent s'appropriier et mettre en application les nouveaux modes collaboratifs.

- 03** Mettre en place un Forum d'échanges sur les marchés publics dans le secteur de la construction dont les mandats seraient de s'assurer de la mise en œuvre des mesures prévues par la Stratégie gouvernementale des marchés publics, de développer les modes collaboratifs et ainsi, veiller à augmenter l'intérêt du secteur de la construction envers les marchés publics.

- 04** Assurer les sommes et les ressources nécessaires pour accompagner les associations dans leur participation à ce Forum d'échanges afin qu'elles puissent, par la suite, accompagner leurs membres dans l'appropriation des modes collaboratifs.

- 05** Accélérer le dépôt et l'adoption d'un règlement qui viendra réduire les délais de paiement aux entreprises et prévoir un processus rapide de règlement des différends.

- 06** Étendre l'application de ces principes (calendrier de paiement et intervenant-expert) aux contrats municipaux, notamment par des amendements à être apportés au PL 79 (2024).

- 07** Mandater un organisme indépendant chargé de formuler des recommandations pour moderniser l'encadrement du camionnage de vrac et renforcer l'efficacité économique de ce secteur. Le mandat devrait imposer un délai pour la mise en place des travaux et des mesures identifiées.

- 08** Prévoir, pour tous les donneurs d'ouvrage, l'obligation de l'intégration des caractérisations des sols en phase de planification de tous les chantiers d'infrastructures au Québec.

Rattraper le déficit du maintien des actifs

- 09** Déployer des sommes pour brosser un portrait précis de la désuétude des infrastructures québécoises et, en conséquence, bonifier drastiquement le PQI pour résorber le déficit de maintien des infrastructures.
- 10** Financer la formation et l'embauche de travailleurs afin de résorber la désuétude de nos infrastructures.

Accompagner l'industrie dans le développement durable

- 11** Soutenir le développement des connaissances en conception d'infrastructures durables via des formations aux entreprises, le développement de vitrines de projets de développement durable, de la bonification de sommes prévues au PQI.
- 12** Accompagner les actions énoncées dans le plan d'action prioritaire 2024-2026 dans le secteur CRD de soutien financier pour mener à des retombées concrètes et la diminution de déchets.

Renforcer la sécurité des travailleurs routiers

- 13** Déployer systématiquement des radars photo aux abords des chantiers routiers.
- 14** Bonifier les sommes dédiées à la sécurité des chantiers routiers pour assurer une surveillance policière accrue aux abords des chantiers routiers.
- 15** Doter le service de Contrôle Routier Québec (SAAQ) des enveloppes budgétaires nécessaires pour renforcer le rôle de surveillance de ces agents aux abords des chantiers.
- 16** Soutenir le déploiement de caméras corporelles portées par les signaleurs et signaleuses routières, lesquels pourraient outiller les employeurs à mener des poursuites civiles contre les automobilistes dangereux.

Soutenir la diversité et l'inclusion

- 17** Doter la CCQ d'enveloppes spécifiques pour faire la promotion de la place des femmes, des immigrants et des autochtones dans l'industrie de la construction, laquelle pourrait notamment soutenir le développement d'une offre de formation aux entreprises sur les bonnes pratiques en la matière.

Accroître l'attractivité des marchés publics

Soutenir le déploiement de la Stratégie québécoise des infrastructures

La *Stratégie québécoise en infrastructures publiques — Des infrastructures de qualité, réalisées plus rapidement et à meilleur coût*¹ représente un pas prometteur puisqu'elle répond à des demandes de longue date de l'industrie, soit, notamment, d'améliorer l'efficacité avec laquelle les projets d'infrastructures doivent être menés au Québec.

Soulignons qu'en 2023, des consultations ont été menées par le ministre des Infrastructures sur la performance accrue des marchés publics lors de la réalisation des travaux de construction, signe d'un réel souci d'améliorer l'attractivité des marchés publics.

Cette consultation faisant assurément écho à une étude réalisée en 2021² pour le compte de six associations de professionnels et d'entrepreneurs (dont l'AQEI) qui souhaitaient mieux comprendre les facteurs et les niveaux de risque créant un désintérêt de leurs membres face aux marchés publics dans l'industrie de la construction au Québec.

Ces organisations ont alors mandaté *Raymond Chabot Grant Thornton (RCGT)* pour valider ce désintérêt, faire état des enjeux auxquels faisaient face les entrepreneurs généraux et spécialisés et les professionnels dans leurs relations d'affaires avec les marchés publics et émettre des recommandations claires pour contrer ces enjeux.

Cette étude a rapidement démontré que 72% des entrepreneurs sondés se permettaient d'écarter les donneurs d'ouvrage public en fonction des conditions offertes.

Devant ce constat et par le fait même, la mise en lumière du désintérêt des professionnels et entrepreneurs pour ce type de marché, le gouvernement devait se doter de moyens pour s'assurer du bon déploiement des mesures prioritaires de sa *Stratégie*.

¹ QUÉBEC, SECRÉTARIAT DU CONSEIL DU TRÉSOR, [Des infrastructures de qualité, réalisées plus rapidement et à meilleur coût – Stratégie québécoise en infrastructures publiques, Plan québécois des infrastructures 2024 – 2034, 2024](#)

² Raymond Chabot Grant Thornton (RCGT), Consultation visant à évaluer le niveau d'intérêt des entrepreneurs et des professionnels envers les marchés publics, avril 2021

Suivre l'enjeu du désintérêt des entrepreneurs pour les marchés publics

Cela fut fait en 2024, par l'adoption du projet de loi n° 62 (PL-62), *Loi visant principalement à diversifier les stratégies d'acquisition des organismes publics et à leur offrir davantage d'agilité dans la réalisation de leurs projets d'infrastructure* (« PL-62 ») qui a jeté les bases des principes de collaboration dans le mode de gestion et d'octroi des contrats.

Bien que l'adoption du PL-62 fut un premier pas, le règlement d'application des nouvelles dispositions législatives incorporées à la LOCP, n'est pas encore publié et encore moins en vigueur.

Recommandation 1

Publier sans délai le règlement d'application du PL-62 (2024) afin que les modes collaboratifs soient utilisés rapidement, et ce, pour les contrats qui s'y prêtent.

Des mesures de la Stratégie québécoise des infrastructures dont le déploiement est à appuyer



DES INFRASTRUCTURES DE QUALITÉ,
RÉALISÉES PLUS RAPIDEMENT ET À MEILLEUR COÛT
Stratégie québécoise en infrastructures publiques

**MESURE 7 : Simplifier l'utilisation de modes de réalisation
s'appuyant sur la collaboration**

L'objectif de la mesure 7 énoncée dans la *Stratégie* stipule que :

« ... l'objectif consiste à permettre aux organismes publics de recourir à des modes de réalisation s'appuyant sur la collaboration sans avoir à obtenir préalablement une autorisation du Conseil du trésor, comme c'est le cas actuellement. »³

Si les modes collaboratifs sont largement éprouvés dans d'autres pays, le Québec doit saisir cette opportunité d'apprendre pour tendre vers l'excellence en infrastructure.

³ *Op. cit.* note 2, page 32

Une fois que le règlement d'application du PL-62 sera entré en vigueur, il faudra s'assurer que le déploiement de cette mesure bénéficie des fonds nécessaires pour accompagner les organismes publics et les entreprises dans l'appropriation de ces nouveaux modes de réalisation.

Car, changer les manières de faire, c'est changer fondamentalement une industrie et ses mentalités, ce qui constitue en soi un tout nouveau changement de modèle de pensée.

Or, changer une industrie demande du temps et des ressources pour accompagner cette transformation vers une adoption harmonieuse par l'ensemble des acteurs de l'écosystème.

Ne pas prévoir les ressources nécessaires pour l'accompagner dans le changement vers ces nouvelles pratiques de gestion poserait le risque de concentrer ces nouvelles manières de faire aux plus grandes entreprises, ce qui viendrait miner une saine concurrence entre toutes les tailles d'entreprise. Pourtant, pour avoir de l'innovation, il faut de la compétition.

Pour atteindre l'objectif d'attraction et de saine concurrence, il est donc essentiel de donner aux entreprises en construction les outils nécessaires pour partir d'une même base à travers des initiatives de partage de connaissance et/ou de formations à l'ensemble des entrepreneurs.

Un des outils pourrait être un support financier aux associations qui souhaitent dispenser des formations à leurs membres. Elles seraient ainsi soutenues dans le développement de formation, leur mise en marché de formations, et leur mise en œuvre.

- Via l'utilisation de technologies numériques qui permettent d'offrir des formations en ligne (synchrone / asynchrone).

À titre d'exemple, depuis plus de deux ans, l'AQEI alimente sa plateforme de formation ACQUIS qui contient plus d'une centaine de formations reconnues par la RBQ et rejoint plus de 1220 personnes chaque année.

Exemples de domaines de formations dispensées via ACQUIS :

- Technique
- Juridique / Éthique / Gestion
- SST
- Gestion des sols contaminés
- Valorisation des matières résiduelles

Recommandation 2

Octroyer aux associations le demandant, des sommes et des ressources nécessaires pour élaborer, promouvoir et dispenser des formations portant sur les modes collaboratifs afin que les entreprises en construction puissent s'approprier et mettre en application les nouveaux modes collaboratifs.

DES INFRASTRUCTURES DE QUALITÉ,
RÉALISÉES PLUS RAPIDEMENT ET À MEILLEUR COÛT
Stratégie québécoise en infrastructures publiques

MESURE 12 : Mettre en place une communauté de
pratique en gestion de projets majeurs pour
notamment partager les leçons apprises

Ce ne sont pas tous les enjeux vécus par les entrepreneurs dans le secteur de la construction qui seront réalitement réglés à court terme et de façon durable, d'où l'intérêt d'établir en canal de communication continu entre les donneurs d'ouvrages publics et les communautés d'entrepreneurs.

Malgré ce travail de fait permettant d'identifier des pistes d'améliorations possibles et les pistes prometteuses identifiées par la *Stratégie québécoise en infrastructures publiques*, le futur ne garantit pas que cet enjeu puisse ressurgir.

Ainsi, toutes les mesures amenées par l'État (modes collaboratifs) doivent être évaluées par des données probantes pour comprendre l'effet réel sur les marchés publics.

Pour s'assurer du bon fonctionnement des mesures entreprises, il faut d'abord évaluer si les entrepreneurs ont plus de facilité à travailler réellement. Ainsi, il est essentiel que l'enjeu de la perte d'attractivité des marchés publics soit suivi durablement dans le temps pour s'assurer de l'atteinte des objectifs énoncés.

Cette surveillance et ces échanges collaboratifs pourraient se faire grâce à l'organisation d'un Forum d'échanges impliquant les entrepreneurs, via leurs associations, pour favoriser le partage de connaissance tant parmi les donneurs d'ouvrage que parmi les membres des communautés d'affaires. Pour la réussite de ce Forum et de la participation active des associations, il faudrait les soutenir financièrement.

Recommandation 3

Mettre en place un Forum d'échanges sur les marchés publics dans le secteur de la construction dont les mandats seraient de s'assurer de la mise en œuvre des mesures prévues par la Stratégie gouvernementale des marchés publics, de développer les modes collaboratifs et ainsi, veiller à augmenter l'intérêt du secteur de la construction envers les marchés publics.

Recommandation 4

Assurer les sommes et les ressources nécessaires pour accompagner les associations dans leur participation à ce Forum d'échanges afin qu'elles puissent, par la suite, accompagner leurs membres dans l'appropriation des modes collaboratifs.

DES INFRASTRUCTURES DE QUALITÉ,
RÉALISÉES PLUS RAPIDEMENT ET À MEILLEUR COÛT
Stratégie québécoise en infrastructures publiques

MESURE 9 : Adopter un mode de paiement et de règlement rapides des différends

Bien que les dernières nouvelles concernant les modes collaboratifs soient des plus encourageantes, certains freins demeurent encore liés à des délais de paiement des factures des entrepreneurs, ce qui rajoute une pression indue sur les liquidités des entreprises.

Tel que le mentionne la *Coalition contre les retards de paiement dans la construction* (ci-après « la Coalition ») dans le cadre de son mémoire sur le PL-62 :

« Les questions concernant les délais de paiement et de règlement des différends dans les contrats de travaux de construction font l'objet de demandes récurrentes de la part de l'industrie de la construction. »⁴

En effet, c'est un dossier sur lequel la Coalition, dont l'AQEI fait partie depuis les tous débuts, fait pression depuis plus de 10 ans.

Une étude d'impact des retards de paiement dans l'industrie de la construction au Québec chiffrée réalisée par la firme *Raymond Chabot Grand Thornton* quantifie l'impact à plus de 1 milliard de dollars annuellement qui se décline en sommes annuelles retenues, en coûts de financement, en perte de productivité et en perte de compétitivité dans l'industrie⁵.

Bientôt dix années après la publication de cette étude, et malgré les engagements politiques, la publication d'un tel règlement se fait toujours attendre.

Ainsi, l'AQEI relaye la recommandation formulée par la *Coalition* dans son mémoire sur le PL-62 :

Recommandation 5

Accélérer le dépôt et l'adoption d'un règlement qui viendra réduire les délais de paiement aux entreprises et prévoir un processus rapide de règlement des différends.

Recommandation 6

Étendre l'application de ces principes (calendrier de paiement et intervenant-expert) aux contrats municipaux, notamment par des amendements à être apportés au PL-79 (2024).

Pour l'efficacité du camionnage de vrac

Un autre enjeu persistant qu'il est important d'évoquer est le manque de saine concurrence en ce qui touche au camionnage de vrac sur les chantiers de construction. Cet enjeu, qui pose ultimement autant un problème aux entrepreneurs en construction qu'aux donneurs

⁴ Coalition contre les retards de paiement dans la construction, [Mémoire déposé dans le cadre du projet de loi 62, 2024](#), p.5

⁵ Raymond Chabot Grant Thornton, [Étude d'impact des retards de paiement dans l'industrie de la construction au Québec](#), p.2

d'ouvrages publics, pourrait – si adressé – permettre la réalisation d'économies substantielles aux donneurs d'ouvrages publics.

En effet, le *Règlement sur le courtage en service de camionnage en vrac* a pour effet que les opérations de camionnage en vrac transitent obligatoirement par des bureaux de courtage, à des camionneurs indépendants et selon des tarifs déterminés par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) et la Commission des transports du Québec.

Les principaux enjeux rapportés par nos entrepreneurs sont liés au fait que :

- ✓ certains entrepreneurs ne peuvent disposer de leur propre flotte de camion qui pourrait être mobilisée à des tarifs plus concurrentiels,
- ✓ les camionneurs indépendants peuvent être mobilisés sans ou à peu de préavis sur d'autres chantiers selon leurs considérations qui leur sont propres. Ainsi, un entrepreneur peut faire face de manière imprévue à une pénurie de camions, coincé par ces clauses préférentielles, entraînant ainsi des délais et coûts additionnels.

Pour rappel, une étude chiffre des économies potentielles de 38.8 M\$ si les clauses préférentielles pour le camionnage en vrac étaient supprimées.⁶

Une table ministérielle sur le transport de vrac avait été composée pour proposer des pistes de solution, toutefois les travaux sont au point mort depuis plusieurs années. En conséquence, l'AQEI réitère sa recommandation suivante :

Recommandation 7

Mandater un organisme indépendant chargé de formuler des recommandations pour moderniser l'encadrement du camionnage de vrac et renforcer l'efficacité économique de ce secteur. Le mandat devrait imposer un délai pour la mise en place des travaux et des mesures identifiées.

Optimiser la gestion des sols contaminés

Un autre irritant à souligner touche à la gestion des sols contaminés sur les chantiers d'infrastructures. Plusieurs de nos entrepreneurs réalisent des travaux allant de travaux d'excavation au transport de matériel granulaires, ce qui justifie que cet enjeu les interpelle directement.

⁶ Raymond Chabot Grant Thornton, [Étude d'impact économique des clauses contractuelles du transport en vrac](#), p.20

Pour résumer, la découverte de sols contaminés de manière imprévue et/ou sous-estimée sur un chantier de construction peut occasionner une augmentation significative des coûts du chantier tant pour les entrepreneurs que pour les donneurs d’ouvrage.

Une étude réalisée pour le compte de l’AQEI chiffre qu’une augmentation des coûts d’un chantier de construction peut varier de 244 à 727% par rapport aux prix estimés par les donneurs d’ouvrages en cas de découverte de sols contaminés.⁷

À l’heure actuelle, rappelons que les donneurs d’ouvrage n’ont pas d’obligation de procéder à une caractérisation des sols **en amont** des travaux.

La difficulté à prévoir et évaluer le risque des gestions des sols contaminés peut, dans certains cas, se répercuter sur les montants estimés à la hausse par l’entrepreneur dans le cadre d’un processus de soumission.

Dans un tel contexte, l’AQEI maintient sa recommandation :

Recommandation 8

Prévoir, pour tous les donneurs d’ouvrage, l’obligation de l’intégration des caractérisations des sols en phase de planification de tous les chantiers d’infrastructures au Québec.

⁷ Raymond Chabot Grant Thornton. (2019). *Études économiques de la gestion des sols contaminés*. p.14

Rattraper le déficit du maintien des actifs

Le *Plan québécois des infrastructures 2024-2034* (« PQI ») prévoit une hausse d'investissement de 153 milliards de dollars pour la prochaine décennie. Pourtant, le déficit associé aux infrastructures qui appartiennent aux organismes publics est évalué à 37,1 G\$ en mars 2024 ⁸, ce qui ne comprend pas les déficits d'infrastructures municipales qui pourraient être estimés (sous toutes réserves) à 91,8 milliards selon le rapport « *Plan québécois des infrastructures : comparaison interprovinciale et soutenabilité.* » ⁹

Les exemples récents illustrant le déficit de maintien des actifs, tant au niveau provincial qu'au niveau municipal, sont nombreux ¹⁰ :

- La fermeture du pont de l'Île aux Tourtes pour y effectuer des travaux d'urgence
- La fermeture préventive de plusieurs stations de métro à Montréal à la suite d'une détérioration importante de sa structure
- Le bris d'aqueduc inondant des dizaines de résidences et bloquant un axe majeur de circulation à Montréal malgré des évaluations de fiabilité positive

Selon l'AQEI, le déficit d'entretien des infrastructures doit être considéré dans la dette du gouvernement du Québec léguée aux générations futures, car les choix en termes d'infrastructures entraîneront des conséquences pendant plusieurs décennies. En effet, tout bris, incident lié à un déficit d'entretien des infrastructures est synonyme de déséquilibre tant sur le plan social qu'au niveau économique.

À titre de simple exemple, et bien qu'il s'agisse d'une étude portant sur l'année 2014, les coûts indirects liés aux bris d'infrastructures souterraines au Québec ont été possiblement estimés de manière conservatrice à 125 millions de dollars. ¹¹

⁸ QUÉBEC, SECRÉTARIAT DU CONSEIL DU TRÉSOR, [Plan québécois des infrastructures 2024 – 2034](#), 2024, p. A.23.

⁹ Michaud, P.-C., et al., [Plan québécois des infrastructures : comparaison interprovinciale et soutenabilité](#), Montréal, CIRANO, 2023, p.22

¹⁰ Fédération des chambres de commerce et AppEco, [Infrastructures des transports au Québec : Investir pour l'avenir](#), Montréal, 2024, p.6

¹¹ de Marcellis-Warin, N., et al., [Évaluation des coûts socio-économiques reliés aux bris des infrastructures souterraines au Québec - Mise à jour](#), Montréal, CIRANO, p.136

Les conclusions de l'étude récente de la FCCQ : « *Infrastructures de transports au Québec : investir pour l'avenir* » traitant du déficit du maintien des actifs abondent d'ailleurs dans le même sens:

« Les résultats de l'analyse le démontrent : c'est en maintenant les infrastructures de transport existantes en bon état de fonctionnement et en résorbant leur déficit d'entretien que la société en retirera les avantages les plus importants [...]. En clair, les implications négatives d'attendre avant de régler le problème sont trop coûteuses pour ne rien faire. »¹²

En d'autres termes, les conséquences du report du maintien des infrastructures représentent une menace à la planification rigoureuse des grands projets plus que nécessaire.

Le déficit du maintien des infrastructures n'est pas à perdre du radar dans un souci de saine gestion des finances publiques dans la mesure où l'inaction risque de coûter bien plus cher.

Recommandation 9

Déployer des sommes pour broser un portrait précis de la désuétude des infrastructures québécoises et, en conséquence, bonifier drastiquement le PQI pour résorber le déficit de maintien des infrastructures.

Recommandation 10

Financer la formation et l'embauche de travailleurs afin de résorber la désuétude de nos infrastructures.

¹² Fédération des chambres de commerce et AppEco, *op. cit.*, p.58

Accompagner l'industrie dans le développement durable

Vers des infrastructures plus résilientes

En lien avec le sujet précédent, le déficit d'entretien des infrastructures révèle un enjeu de plus en plus important : la durabilité des infrastructures, et surtout, leur résilience dans le contexte des changements climatiques.

Comme l'introduit un rapport de *l'Organisation de coopération et de développement économique* (OCDE) sur les infrastructures résilientes et les changements climatiques intitulé « *Des infrastructures pour un avenir résilient face au changement climatique* » :

« La résilience face au changement climatique doit devenir la norme pour toutes les nouvelles infrastructures et être intégrée dans les processus de maintenance et d'adaptation des infrastructures existantes. Des ressources supplémentaires sont nécessaires non seulement pour accroître le niveau d'investissement dans la résilience des infrastructures face au changement climatique, mais aussi pour améliorer la qualité des infrastructures qui bénéficient de ces investissements. »¹³

Sur une note positive, la nécessité de tenir compte des changements climatiques est clairement énoncée dans le *Plan pour une économie verte 2030*. En effet, on y lit :

« une planification de la localisation, de la conception, de la construction, de la réfection et de l'entretien des infrastructures tenant compte des changements climatiques sera particulièrement importante pour assurer leur pérennité et limiter les coûts de réparation ou de remplacement. »¹⁴

Qui plus est, ce plan pour une économie verte 2030 se décline chaque année en un plan de mise en œuvre (PMO).

¹³ PARIS, OCDE, [Des infrastructures pour un avenir résilient face au changement climatique](#), Éditions OCDE, 2024, p.3

¹⁴ QUÉBEC, MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, [Politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques](#), 2022, p.92

On y constate qu'une somme de 22,8M\$ est prévue sur 5 ans dans le cadre de l'exercice 2024-2029 pour que certains ministères « *mènent une appréciation des risques climatiques associés aux infrastructures stratégiques et aux services prioritaires de l'État et de faire une évaluation des coûts potentiels des impacts des changements climatiques sur leurs infrastructures.* »¹⁵

En parallèle de cette mesure, il serait intéressant de faire percoler le plan dans le secteur des infrastructures avec des sommes vouées à soutenir la conception et la planification de nouvelles infrastructures durables, autant pour celles développées par les ministères et organismes que pour celles construites par les municipalités.

Recommandation 11

Soutenir le développement des connaissances en conception d'infrastructures durables via des formations aux entreprises, le développement de vitrines de projets de développement durable, de la bonification de sommes prévues au PQI.

Pour une réglementation favorisant les pratiques durables dans l'industrie

Fait à rappeler, près de 3,5 millions de tonnes de résidus CRD (Construction, Rénovation, Démolition) sont générées sur les chantiers de construction, de rénovation et de démolition au Québec.¹⁶

Au cours des dernières années, des initiatives de dialogue très positives ont été mises en place, dont notamment la mise en place d'un comité d'experts mandaté par le ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) rassemblant tant des acteurs gouvernementaux que des membres de l'industrie dans le but de faire des propositions visant à diminuer le nombre de résidus CRD destiné à l'enfouissement.

L'AQEI voit avec beaucoup d'ouverture l'identification d'actions telles que l'intégration de clauses standards dans des devis d'appels d'offres en vue d'éviter de l'enfouissement de

¹⁵ *Idem*, [Plan de mise en œuvre 2024-2029](#), 2020, p.30

¹⁶ Recyc-Québec, « [Prévenir et mieux gérer les résidus de construction, de rénovation et de démolition](#) »

résidus, et l'étude d'aspects réglementaires (ex. incitatifs fiscaux) énoncés dans le plan d'action 2024-2026.¹⁷

En ce sens, l'AQEI profite de l'opportunité pour rappeler le besoin d'accompagner le déploiement de ce plan de sommes conséquentes :

Recommandation 12

Accompagner les actions énoncées dans le plan d'action prioritaire 2024-2026 dans le secteur CRD de soutien financier pour mener à des retombées concrètes et la diminution de déchets.

¹⁷ *Idem*, [Actions prioritaires 2024-2026 : secteur CRD](#)

Renforcer la sécurité des travailleurs routiers

En 2022, la *Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail* (CNESST) a comptabilisé une augmentation de 258% de lésions professionnelles au Québec par rapport à 2017 pour le métier de signaleur routier. De ce nombre, 18 cas de lésions professionnelles concernent un heurt entre un signaleur et un véhicule ou un équipement mobile.¹⁸

Chaque année, la presse fait mention de cas de signaleurs ayant été heurtés gravement ou ayant perdu la vie en raison d'un accident aux abords d'un chantier routier. Chiffre encore plus inquiétant, la *Société d'assurance automobile du Québec* (SAAQ) énonce qu'en 2022, 814 personnes ont été blessées autour d'un chantier routier et 8 personnes sont décédées aux abords d'un chantier routier.¹⁹

L'entrée en vigueur du PL-48 en mai 2024, « *Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière* » a été vivement saluée par l'AQEI comme jalon permettant d'arriver à une modernisation des conditions de travail des travailleurs routiers.

Le dépôt du *Plan d'action en sécurité routière 2023-2028* comprend aussi plusieurs pistes très prometteuses pour contribuer à la réduction d'incidents de travailleurs routiers, incluant le déploiement d'actions nationales en partenariat avec la Sûreté du Québec, par exemple :

- La mesure 12.2 du plan d'action en sécurité routière ;
- La semaine de sensibilisation aux travailleurs routiers ;
- La continuité des opérations de surveillance policière et par radar photo.²⁰

À la suite de ces heureuses avancées et l'ajustement des dispositions légales, l'AQEI rappelle que du chemin reste à faire pour suivre les recommandations du coroner Yvon Garneau

¹⁸ CNESST, [La vigilance s'impose, notamment sur les chantiers routiers](#), 2023

¹⁹ SAAQ, [Comportements - Chantiers routiers](#), 2004

²⁰ QUÉBEC, MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE, [Plan d'action en sécurité routière 2023-2028](#), 2023

déposées après le décès d'un signaleur routier de 39 ans qui est décédé tragiquement sur un chantier routier.²¹

Pour l'AQEI, ceci passe essentiellement par le soutien financier adapté des opérations de surveillance afin de s'assurer que des mesures adéquates soient déployées durablement. Par exemple, le déploiement de radars photo devrait être systématique sur tout chantier de construction routière dans l'objectif de réduire les accidents aux abords des chantiers de construction et d'instaurer durablement une culture de vigilance et de prudence aux abords de chantiers routiers.

Recommandation 13

Déployer systématiquement des radars photo aux abords des chantiers routiers.

Recommandation 14

Bonifier les sommes dédiées à la sécurité des chantiers routiers pour assurer une surveillance policière accrue aux abords des chantiers routiers.

Recommandation 15

Doter le service de Contrôle Routier Québec (SAAQ) des enveloppes budgétaires nécessaires pour renforcer le rôle de surveillance de ces agents aux abords des chantiers.

Recommandation 16

Soutenir le déploiement de caméras corporelles portées par les signaleurs et signaleuses routières, lesquels pourraient outiller les employeurs à mener des poursuites civiles contre les automobilistes dangereux.

²¹ QUÉBEC, BUREAU DU CORONER, [Décès de M. Pascal Cauchon - Le coroner Yvon Garneau dépose son rapport : une meilleure protection des signaleurs routiers est nécessaire](#), 2022.

Soutenir la diversité et l'inclusion

La construction, un secteur clé de notre économie... mais peu diversifié

Selon la *Commission de la construction du Québec (CCQ)*, l'industrie de la construction est un secteur essentiel de notre économie qui génère près de 66 milliards de dollars de dépenses d'investissements en construction et qui représente près d'un emploi sur quinze au Québec.²²

Une étude économique publiée par Desjardins en janvier 2024 abonde d'ailleurs dans le même sens :

« En 2022, il était le cinquième secteur en importance au pays et le septième au Québec. L'an dernier, il représentait près de 1,6 million d'emplois au Canada, soit environ 8 % de l'emploi total, et 7 % au Québec. Et il joue un rôle essentiel en soutenant d'autres secteurs clés, de l'industrie minière à la fabrication en passant par les services financiers. »²³

L'étude mentionne également que « les graves pénuries de main-d'œuvre pré-pandémiques ont empiré lors la réouverture de l'économie. Une pression additionnelle est à prévoir au cours des prochaines années en raison du vieillissement de la population et d'une vague de retraite imminente ».

Dans un tel contexte, les dernières statistiques en lien avec la diversité dans l'industrie laissent entrevoir une opportunité manquée pour assurer le renouvellement suffisant des travailleurs.

Vers des pistes de solutions

L'adoption du PL-51 (2024) « *Loi modernisant l'industrie de la construction* » ouvre la porte, selon le gouvernement, à des mesures pour faciliter l'accès à l'industrie et l'inclusion des groupes représentatifs tels que des femmes, des membres des Premières Nations, les Inuits ainsi que les personnes issues de l'immigration.

²² CCQ, [L'industrie de la construction](#)

²³ Florence Jean-Jacobs, et al., [L'industrie de la construction : clé de voûte pour contrer la crise du logement](#). Études économiques, Mouvement des Caisses Desjardins, 2024, p. 1

Notons également que la Stratégie gouvernementale pour l'égalité entre les femmes et les hommes 2022-2027 vise spécifiquement d'augmenter la présence des femmes dans le secteur de la construction.

Recommandation 17

Doter la CCQ d'enveloppes spécifiques pour faire la promotion de la place des femmes, des immigrants et des autochtones dans l'industrie de la construction, laquelle pourrait notamment soutenir le développement d'une offre de formation aux entreprises sur les bonnes pratiques en la matière.

Conclusion

En conclusion, l'AQEI est très encouragée par les différentes initiatives gouvernementales visant à redorer l'attractivité des marchés publics. Elle se réjouit des nombreuses mesures mises en place permettant de rehausser la place du Québec dans la compétition par rapport à d'autres juridictions ayant déjà mis en place des initiatives sur les modes collaboratifs et par exemple sur les règlements quant aux délais de paiement.

Voyant tout défi comme opportunité, l'AQEI suggère que le Québec aura ainsi l'occasion de s'appuyer sur ce qui a déjà été fait ailleurs pour tendre, de concert avec les membres de l'industrie, vers l'excellence en infrastructures au Québec.

Toutefois, l'AQEI ne peut qu'insister sur la nécessité d'accompagner le changement de la manière la plus inclusive et rassembleuse possible, tout en s'assurant que les suivis effectués s'inscrivent dans une perspective de durabilité et en adoptant la vision la plus uniforme et globale et cohérente possible.

Dans un contexte de besoins grandissants, de potentielles instabilités économiques, de déficit de maintien des infrastructures qui risque de se répercuter pour des décennies et des générations futures, l'AQEI appelle à ce que les organes compétents soient dotés des enveloppes budgétaires adaptées à la réalisation des objectifs énoncés.

Le tout soumis respectueusement,

Caroline Amireault

Avocate et Directrice générale

T : 514.324.2734 | C : 514.924.2734

caroline.amireault@aqei.cc



AQEI

Association Québécoise
des Entrepreneurs en
Infrastructure

RECONNUE
RBQ • CMMTQ • CMEQ

Organisme
dispensateur

6965, rue Jean-Talon Est, Montréal, Québec, H1S 1N2
514 324-2734 | Sans frais : 1 888-434-2734