

Sommaire

2	Mot du président
3	Mot de la directrice générale
4	Cyclo-Golf 2024
5-11	Budget 2024-2025
12-14	Formations accélérées
15-17	Projet de loi 51
18	Tramways à Montréal
19	Projet d'agence de transports



Budget provincial 2024-2025

L'ACRGQTQ présente à l'Assemblée nationale du Québec



À la lecture du MEDIA du mois d'avril, vous constaterez en partie la qualité du travail fait par l'ACRGQTQ auprès des décideurs publics.

Budget 2024-2025

Vous trouverez dans les prochaines pages une retranscription du communiqué émis par l'Association lors du dépôt du budget provincial. Nous avons également pris la peine de mettre en évidence quelques éléments provenant des documents budgétaires.

Il faut lire ce budget de manière nuancée.

D'abord, il est vrai que malgré l'ajout de 2 G\$ pour l'entretien et le développement du réseau routier, c'est encore loin de ce que demandait l'ACRGQTQ. Pour l'instant, le bilan du réseau routier en bon état se maintient à 57 %. Mais sans enveloppes revues à la hausse dans les prochains budgets, nous craignons que le niveau de désuétude ne s'accroisse à cause de différents facteurs (l'âge des infrastructures, l'usage, les changements climatiques – pour ne nommer que quelques exemples).

Cela dit, cette somme de 2 G\$ représente un maintien de la cadence d'investissements gouvernementaux dans nos infrastructures routières. C'est le côté positif, alors que plusieurs acteurs socioéconomiques d'autres milieux ont plutôt constaté des baisses budgétaires ou pire, des absences de projets qui les impactent. Faut-il rappeler qu'après tout, le budget reste déficitaire de 11 G\$?

On peut aussi faire le même genre de constat pour ce qui est de l'identification de grands projets énergétiques ou de transports structurants. Le budget montrant une grande réserve à ce sujet, la porte reste néanmoins ouverte pour des annonces subséquentes (on peut penser, entre autres, que le gouvernement sera attentif aux demandes de la mairesse de Montréal pour son réseau de tramways; des nouvelles devraient aussi être communiquées d'ici l'été pour le transport structurant dans la région de Québec). Bref, il faudra être patient. Mais déjà, les journalistes partagent de l'information, que ce soit concernant les modes collaboratifs à venir avec les grands donneurs d'ouvrage, ou encore la création de la future agence des transports qui s'occupera desdits projets majeurs. Enfin, nous pouvons également vous dire qu'Hydro-Québec travaille sur les grandes orientations de son plan 2035; la société d'État consulte ses partenaires

Projet de loi 51

Au lendemain du budget, l'ACRGQTQ était à l'Assemblée nationale du Québec afin de présenter son mémoire et ses recommandations dans le cadre des travaux du ministre du Travail quant à la modernisation de la loi R-20. Selon les dires du ministre et de son équipe, nous avons présenté « un excellent mémoire qui est écrit de manière articulée, bien structurée et qui démontre l'importance de l'équilibre [...] sur les trois sujets principaux qui vous concernent, la polyvalence, la mobilité et la rétroactivité ». ¹

Un échange de confiance

Ces deux exemples tendent à démontrer qu'en méritant la confiance des décideurs publics et qu'en établissant le bien-fondé de nos démarches, il nous est possible de maintenir des acquis et même d'espérer des progrès significatifs.

Évidemment, pour que ces progrès se matérialisent, l'Association aura le devoir de poursuivre les actions entreprises.

Marc Joncas
Président du conseil d'administration de l'ACRGQTQ

¹ [Journal des débats de la Commission de l'économie et du travail - Assemblée nationale du Québec \(assnat.qc.ca\)](https://www.assnat.qc.ca/fr/actualites/2024/04/01/journal-des-debats-de-la-commission-de-leconomie-et-du-travail)

De nouvelles propositions aux membres



Maintenant que le budget est derrière nous, nous en connaissons davantage sur ce qui s'en vient de la part des grands donneurs d'ouvrage. Du moins, à défaut de connaître les projets, on peut au mieux déceler l'intention face au secteur du génie civil et de la voirie.

Formations accélérées

L'ACRGTO poursuit sa collaboration auprès des politiciens et des différents organes du gouvernement. Nous avons d'ailleurs participé, à la fin mars, à une annonce avec le ministre du Travail. En effet, à la suite des débuts de l'*Offensive formation en construction*, le gouvernement souhaite maintenant créer une habitude de maillage entre les centres de formation, la CCQ et les entrepreneurs. En ce sens, l'Association offrira désormais à ses membres un nouveau service. Au début du mois d'avril, nous avons envoyé à nos membres des listes indiquant les centres de formation visés par les formations accélérées et leurs programmes. Tout entrepreneur membre qui souhaiterait entrer en contact avec un centre de formation ou tout centre de formation qui souhaiterait entrer en contact avec des entrepreneurs en particulier pourra s'adresser à une ressource de l'ACRGTO, en l'occurrence Thomas Ducharme Dupuis, conseiller en relations du travail (tducharmedupuis@acrgtq.qc.ca), afin d'être mis en lien.

Cyclo-Golf 2024

Vous trouverez également dans les prochaines pages de l'information sur notre prochain Cyclo-Golf.

Nous savons tous à quel point cet événement est attendu! Encore une fois cette année, nous nous donnons rendez-vous le 16 juillet au Club de golf Le Mirage à Terrebonne. Surprises, golf, cyclisme, cocktail et souper seront au rendez-vous. Les inscriptions débuteront au début du mois de mai.

De plus, cet événement ne pourrait être ce qu'il est sans l'essentielle participation de nos partenaires. Ceux de l'an passé seront rejoints au courant du mois d'avril afin de leur offrir de renouveler leur collaboration; les commandites non confirmées seront offertes dès le mois de mai.

Pour toute demande de renseignement, je vous invite à écrire à Marie-Josée Banville (mjbanville@acrgtq.qc.ca).

Constas

Un mot pour vous souligner que dans le cadre des 80 ans de l'ACRGTO, notre magazine Constas fera peau neuve avec le numéro d'avril.

Vous êtes nombreux à manifester de l'intérêt pour notre magazine puisque ce dernier est unique en son genre, tant pour les sujets traités de manière journalistique que pour sa forme. J'espère que cette nouvelle proposition apportera une touche de modernisme tout en gardant l'essence de ce qui a su vous plaire.

Enfin, j'aimerais remercier M. Claude Bourget, un collaborateur de longue date et qui était le maître d'orchestre derrière la réalisation des magazines. Sans lui, Constas ne serait pas ce qu'il est aujourd'hui. Je lui souhaite une bonne retraite!

Gisèle Bourque
Directrice générale

CYCLO- GOLF

Le Mirage - Terrebonne
mardi le 16 juillet

Cet événement, exclusivement réservé aux membres et à leurs invités, est un événement estival rassembleur important pour l'ACRGTO.

Le Cyclo-Golf de l'ACRGTO réunit différents acteurs du secteur génie civil et voirie que ce soient les entrepreneurs, les donneurs d'ouvrage ou encore les fournisseurs de biens et services. Il offre une occasion unique de réseauter dans un cadre agréable et de rencontrer les golfeurs.

HORAIRES DE LA JOURNÉE

Sous réserve de modifications

BRUNCH : 8 h à 10 h

ACCÈS AU TERRAIN DE PRATIQUE : 8 h à 10 h 15

DÉPART DES GOLFEURS : 9 h 45 et 10 h 15

DÉPART DES CYCLISTES : 11 h

COCKTAIL : 17 h à 18 h 30

SOUPER : 18 h 30 à 20 h 30

LES INSCRIPTIONS OUVRENT LE 2 MAI

LES INSCRIPTIONS SE FERONT EN LIGNE
SUR LA PAGE DU CYCLO-GOLF

TOUR CYCLISTE

L'ACRGTO propose un circuit à vélo en parallèle de l'activité de golf. Ce tour cycliste ne s'adresse pas qu'aux passionnés et pros du vélo; les débutants sont les bienvenus.

PARCOURS À VENIR

GOLF


Le tournoi 2024 accueille 320 joueurs sur deux terrains de haut calibre, soit la capacité maximale autorisée par Le Mirage. Les participants peuvent s'inscrire en quatuor ou à titre de joueur individuel.

COCKTAIL ET SOUPER

Il est possible de participer uniquement à la soirée incluant le cocktail à compter de 17 h. Aucune vente de billets sur place.

LES PARTENARIATS 2024

Les partenaires 2023 bénéficient d'un droit de renouvellement de leur commandite. Ils auront du **12 au 30 avril** pour confirmer leur engagement. C'est donc à partir du début mai que les commandites non confirmées seront disponibles.

 Une partie des profits du Cyclo-Golf est remise à Leucan. Nous vous rappelons que l'ACRGTO et ses membres soutiennent Leucan depuis 2002 et que cette mission ne peut être accomplie sans l'implication active des entreprises.

Retrouver toutes les informations sur le site internet de l'ACRGTO : <https://www.acrgtq.qc.ca/evenements/cyclo-golf-2024/>

Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez contacter par courriel **Marie-Josée Banville**, coordinatrice aux événements spéciaux. mjbanville@acrgtq.qc.ca

Budget provincial 2024 -2025 : l'ACRGTO se concentrera sur le maintien des actifs en attendant des avancées espérées

Extrait, communiqué de presse de l'ACRGTO, 12 mars 2024

L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTO) a aujourd'hui pris connaissance du budget 2024-2025 du gouvernement du Québec, ainsi que du *Plan québécois des infrastructures (PQI) 2024-2034*.



Les investissements dédiés aux infrastructures seront concentrés sur le maintien des actifs. Le secteur routier n'y échappe pas, lui qui est maintenant estimé à 57 % en bon état. Malgré un budget déficitaire de 11 G\$, ce sont donc 2 G\$ de dollars qui seront ajoutés à l'entretien et au développement du réseau routier portant le total du PQI à 34,5 G\$. Bien que l'ACRGTO comprenne le contexte financier actuel, il faut réaliser que si les investissements actuels ne sont pas haussés lors des prochains budgets, cela aura des impacts négatifs importants sur le bon état du réseau.

Par ailleurs, depuis plusieurs années déjà, l'ACRGTO représente les entrepreneurs du secteur génie civil et voirie auprès du gouvernement dans le but de faire des gains d'efficacité et de productivité sur les chantiers, notamment par la voie des modes de réalisation collaboratifs. L'ACRGTO prend acte qu'une stratégie devrait être déposée en ce sens au printemps. En modernisant les façons de faire au Québec, cela devrait permettre d'améliorer le bilan du maintien des actifs.

Quant aux grands projets à venir au Québec, l'ACRGTO demeure sur ses attentes. L'Association poursuivra ses représentations auprès des instances appropriées, le budget déposé faisant preuve de réserve à ce sujet.

Enfin, l'ACRGTO tient à souligner toute mesure visant à aider la pénurie de main-d'œuvre dans la construction. Ainsi, les 126 M\$ annoncés pour les trois prochaines années permettront la poursuite de l'*Offensive formation en construction*. De plus, le financement devrait faciliter le développement de formations émergentes, tout en favorisant des gains d'innovation et de rendement.

Ils ont dit

Budget 2024-2025 : Le gouvernement priorise la santé et l'éducation

« Nous investissons également des sommes importantes pour soutenir les citoyens et les collectivités et développer notre économie afin de continuer à créer de la richesse. Nous maintenons l'objectif de retourner à l'équilibre budgétaire le plus rapidement possible et nous déposerons, au moment du prochain budget, un plan pour y arriver. »

- Eric Girard, ministre des Finances et ministre responsable des Relations avec les Québécois, 12 mars 2024

Le déficit record de 11 milliards \$ est « raisonnable », juge Legault

« Il y a un ralentissement économique, il y a une situation spéciale chez Hydro-Québec à cause des niveaux d'eau qui nous fait perdre un milliard de dollars, on est en train de redresser les deux réseaux importants [de la Santé et de l'Éducation] et pour ça, il faut aussi investir. »

- François Legault, premier ministre du Québec dans le Journal de Montréal, 13 mars 2024

Budget du Québec 2024 : peu d'aide pour le secteur de la construction

« L'ACQ est consciente des conditions économiques difficiles dans lesquelles le budget 2024-2025 a été écrit, mais [...] le budget ne contient rien pour favoriser la construction de nouvelles unités de logement ni pour contrer les retards de paiement des donneurs d'ouvrage publics, qui représentent un coût annuel d'environ 1 G\$ pour les entreprises de construction. »

- L'Association de la construction du Québec (ACQ), 12 mars 2024

Bitume Québec prend acte du budget Girard 2024-2025 qui ne garantit pas la capacité actuelle de rattrapage du déficit de maintien d'actif (DMA) du réseau routier québécois

« Au rythme actuel des choses, ce déficit [de maintien d'actif du réseau routier] défoncera vraisemblablement le cap des 17,5 milliards de dollars (17,5 G\$) d'ici 2027. [...] Une majorité d'économistes s'accorde à dire qu'en temps de ralentissement de l'économie, voire de récession, il importe que les gouvernements, quels qu'ils soient, soient conscients de la nécessité de faire contrepoids à cet affaiblissement de l'économie et du produit intérieur brut (PIB), avec des investissements nettement plus importants dans les infrastructures. »

- Bitume Québec, 13 mars 2024

Budget 2024-2025 - Québec manque un rendez-vous important pour relancer les mises en chantier, constate l'APCHQ

« À la suite de la présentation du budget 2024-2025 par le ministre des Finances, monsieur Éric Girard, l'APCHQ est déçue que le gouvernement du Québec écarte de son énoncé des mesures fortes favorisant les mises en chantier, et cela, même s'il reconnaît que le déséquilibre entre l'offre et la demande de logements s'accroît. »

- *L'Association des professionnels de la construction et de l'habitation du Québec (APCHQ), 12 mars 2024*

Budget 2024-2025 : réaction de la FTQ

« Dans un contexte de lutte contre les changements climatiques, il apparaît essentiel de miser sur le transport collectif. Malheureusement, le gouvernement a fait le choix de bonifier les investissements pour le réseau routier alors que ceux du transport collectif font du surplace. »

- *La Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ), 12 mars 2024*

Un gouvernement qui n'arrive plus à saisir les défis qui attendent le Québec, constate la CSN

« Alors que de nombreux secteurs de l'économie doivent jongler avec les effets de la pénurie de main-d'œuvre, il est décevant que le gouvernement limite ses actions au seul secteur de la construction. »

- *La Confédération des syndicats nationaux (CSN), 12 mars 2024*

Budget du Québec 2024-2025 : des mesures insuffisantes pour le financement durable du transport collectif et pour la vitalité des régions

« Le budget ne prévoit aucune somme additionnelle pour le financement du transport collectif [qui] est un élément clé pour le succès des projets de développement économique, ainsi qu'un levier indispensable pour atteindre nos objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'aménagement durable du territoire. »

- *Union des municipalités du Québec (UMQ), 12 mars 2024*

Des firmes de notation financière s'inquiètent du déficit budgétaire du Québec

« Les investisseurs semblent avoir été surpris par l'ampleur de la détérioration de la situation financière de la province et par la hausse de ses besoins d'emprunt, malgré les communications [antérieures] du gouvernement. »

- *Économistes du Mouvement Desjardins dans le journal La Presse, 14 mars 2024*

Plan québécois des infrastructures 2024-2034 – En bref...

Extrait, communiqué de presse du gouvernement du Québec, 12 mars 2024

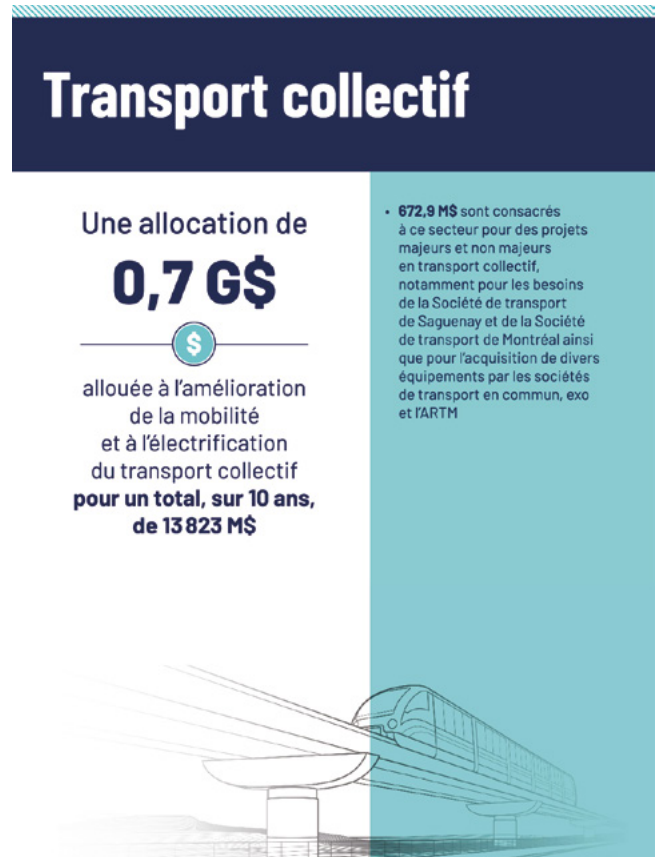
Réseau routier et transport collectif

Le *Plan québécois des infrastructures 2024-2034* consacre des investissements supplémentaires de 2 G\$ destinés principalement au maintien en bon état des infrastructures routières. Ces investissements permettront notamment de réaliser, en 2024-2025, près de 700 projets découlant de la stratégie d'intervention en maintien sur les chaussées, les structures et les ponts municipaux dans toutes les régions, en vue de favoriser la mobilité durable des personnes et des marchandises, ce qui contribue au développement du Québec.

Le développement du transport collectif va également se poursuivre avec l'ajout de près de 700 M\$ afin de favoriser la mobilité des citoyens, d'accroître la fluidité de la circulation et d'électrifier le transport collectif. De nouvelles initiatives permettront de répondre à certains besoins de la Société de transport de Saguenay et de la Société de transport de Montréal, en plus de favoriser l'acquisition de divers équipements par les sociétés de transport en commun, Exo et l'Autorité régionale de transport métropolitain.

Réf: [Plan québécois des infrastructures 2024-2034 - Des investissements sans précédent de 1,53 G\\$ pour les infrastructures publiques du Québec \(newswire.ca\)](#)

Réf (2) - Infographies: [PLAN QUÉBÉCOIS DES INFRASTRUCTURES 2024-2034 - EN BREF. BUDGET DE DÉPENSES 2024-2025 \(gouv.qc.ca\)](#)



Bilan de l'état du parc d'infrastructures publiques (réseau routier)

Extrait du PQI 2024-2034

Une vision à long terme des besoins d'investissements en maintien du parc du gouvernement

Pour mesurer et suivre en continu l'état et le [déficit de maintien d'actif (DMA)] du parc d'infrastructures publiques, le gouvernement s'est doté d'un [indice d'état gouvernemental (IEG)] qui lui permet d'établir et de planifier les priorités d'investissements permettant d'en assurer la pérennité.

Élaboré sur la base des meilleures pratiques en matière de gestion des investissements en infrastructures, cet indicateur offre une base d'évaluation globale, comparable et relativisée de l'état des différentes catégories d'infrastructures. Celui-ci est fondé d'abord sur une base quantitative, soit l'évaluation des besoins d'investissement requis d'ici cinq ans sur chacune des infrastructures existantes. Il est par la suite combiné à une gestion du risque axée sur le potentiel de service de l'infrastructure. Ainsi, l'IEG permet d'orienter le niveau d'investissement récurrent nécessaire en maintien du parc au PQI.

L'IEG instaure cinq états possibles, soit de très bon à très mauvais, ainsi qu'un seuil d'état en dessous duquel une infrastructure n'est plus considérée comme étant dans un état satisfaisant. Lorsque l'état d'une infrastructure est sous ce seuil d'état, cette dernière comporte généralement un DMA. Une infrastructure classée D ou E ne signifie pas qu'elle est non sécuritaire, cela signifie que des travaux de maintien sont requis afin qu'elle soit considérée dans un état satisfaisant.

Réf: [Budget de dépenses 2024-2025 - Plan québécois des infrastructures 2024-2034 \(gouv.qc.ca\)](#)

Réf (2): [Budget de dépenses 2024-2025 - Plan québécois des infrastructures 2024-2034 \(gouv.qc.ca\)](#)

Réf (3): [Budget de dépenses 2024-2025- Plans annuels de gestion des investissements publics en infrastructures 2023-2024 \(gouv.qc.ca\)](#)

Indice d'état gouvernemental

Indice	État	Description
A	Très bon	L'infrastructure est habituellement récente ou elle est remise à neuf. Elle rend le service sans interruption ou ralentissement. Elle nécessite peu de travaux de maintien d'actifs.
B	Bon	L'infrastructure présente un niveau léger de dégradation et de défektivité. Elle nécessite certains travaux de maintien d'actifs. Habituellement, l'infrastructure est dans son deuxième tiers de vie utile. Des interruptions ou des ralentissements de service de l'infrastructure peuvent survenir et nécessiter rarement la mise en place de mesures d'atténuation de risques.
C	Satisfaisant	L'infrastructure présente un niveau modéré de dégradation et de défektivité. Elle nécessite régulièrement des travaux de maintien d'actifs. Habituellement, l'infrastructure est dans son troisième tiers de vie utile. Des interruptions ou des ralentissements de service de l'infrastructure peuvent survenir et nécessiter occasionnellement la mise en place de mesures d'atténuation de risques.

D	Mauvais	L'infrastructure présente un niveau élevé de dégradation et de défektivité. Elle nécessite des travaux de maintien d'actifs importants. Habituellement, l'infrastructure dépasse sa durée de vie utile. Des interruptions ou des ralentissements de service de l'infrastructure peuvent survenir et nécessiter régulièrement la mise en place de mesures importantes d'atténuation de risques.
E	Très mauvais	L'infrastructure présente un niveau très élevé de dégradation et de défektivité. Elle nécessite des travaux de maintien d'actifs très importants. Habituellement, l'infrastructure dépasse nettement sa durée de vie utile. Des interruptions ou des ralentissements de service de l'infrastructure peuvent survenir et nécessiter plus souvent la mise en place de mesures très importantes d'atténuation de risques.

Transports et Mobilité durable

LA PÉRENNITÉ DES INFRASTRUCTURES

LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

Portrait de l'état et du déficit de maintien d'actifs des infrastructures¹
Par type et par catégorie d'infrastructure

	Indice d'état gouvernemental (IEG) (%)					Déficit de maintien d'actifs (M\$)			
	A	B	C	ABC	D	E	IEG de D	IEG de E	Total
Ouvrages de génie civil									
Chaussées du réseau supérieur	Selon la longueur					1 881,0	8 100,0	9 981,0	
	17	22	11	50	19				31
Structures	Selon la valeur ²					-	8 712,7	8 712,7	
	16	25	11	52	19				29
Réseau supérieur	Selon le nombre					-	8 712,7	8 712,7	
	20	29	29	78	7				15
Ponts du réseau municipal	Selon la valeur ²					-	617,3	617,3	
	11	18	27	56	7				37
Ponceaux de moins de trois mètres	Selon le nombre					517,0	539,3	1 056,3	
	17	13	32	62	8				30
Total selon la valeur ³	Selon la valeur ²					2 398,0	17 969,3	20 367,3	
	13	14	33	60	10				30
	51	22	11	84	9	7			
	52	22	10	84	8	8			

¹ Résultats basés sur les données des bilans 2022 pour le PAGI 2024-2025.

² Les pourcentages pour chaque IEG, soit A, B, C, D et E, représentent le ratio suivant : le total de la valeur de remplacement des infrastructures incluses dans cet IEG sur le total de la valeur de remplacement de toutes les infrastructures.

³ Le pourcentage global de l'IEG des actifs du MTMD, pondéré selon leur valeur, est présenté ici aux fins de reddition de compte gouvernementale. Ces indicateurs ne sont pas utilisés par le MTMD dans le cadre du suivi de son Plan stratégique.

STRATÉGIE EN INFRASTRUCTURE 2024-2026

Le gouvernement annoncera un certain nombre de mesures concrètes, dont les effets devraient être rapides, afin d'agir sur quatre dimensions.

- **Une planification optimisée** – Des initiatives seront mises en œuvre pour améliorer la prévisibilité entre les investissements publics et la capacité du secteur de la construction. Par exemple :
 - Une appréciation périodique de la capacité du marché de la construction dans les différentes régions sera effectuée afin de répondre à la demande de projets anticipée. Cet exercice permettra une meilleure prise en compte de la capacité de l'industrie de la construction lors du choix des projets dans le cadre du PQI;
 - Des mesures ciblées pour améliorer la capacité et la productivité de l'industrie seront mises en œuvre, notamment la poursuite de la modélisation des données du bâtiment.
- **Un environnement d'affaires collaboratif et compétitif** – Simultanément, le gouvernement rendra la gestion des projets plus moderne et plus efficiente. Par exemple, des changements seront proposés pour :
 - Favoriser l'utilisation de nouveaux modes de réalisation collaboratifs axés sur la performance;
 - Faciliter et accélérer le processus d'autorisation des projets majeurs.
 - La Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique s'applique aux MO responsables de projets majeurs et vise à permettre au gouvernement de promouvoir les meilleures pratiques en gestion de projet et d'assurer un suivi sur les principaux paramètres (coût, échéancier, portée et financement) des projets qu'il finance. Son évolution permettra notamment de prendre en compte les particularités des projets réalisés en mode collaboratif.
- **Des donneurs d'ouvrage plus agiles** – Des modifications seront apportées pour qu'ils puissent être encore plus agiles et performants, dans un cadre tout aussi transparent et rigoureux.
- **Un suivi amélioré de la performance des projets** – Un tableau de bord optimisé basé sur des indicateurs standardisés sera déployé.

Le but du gouvernement est de faire en sorte que, d'ici 2026, les coûts des infrastructures aient été réduits et les délais de réalisation diminués, permettant une amélioration de la planification, de la réalisation et du suivi des projets d'infrastructures qui profitera à tous les Québécois.

Pilotée par le ministre responsable des Infrastructures, cette stratégie est l'aboutissement de chantiers et de consultations réalisés en collaboration avec ses collègues depuis novembre 2022 et elle visera des résultats rapides, durables et convaincants.

Main-d'œuvre

Extrait, communiqué de presse du gouvernement du Québec, 12 mars 2024

126 M\$ pour accroître la main-d'œuvre et la productivité dans l'industrie de la construction

Le budget 2024-2025 prévoit des initiatives totalisant 126,0 millions de dollars sur trois ans pour accroître la main-d'œuvre disponible et la productivité dans l'industrie de la construction, un secteur important pour l'économie du Québec. Ces mesures aideront à répondre à la demande dans l'industrie de la construction, qui augmentera de façon considérable dans les prochaines années avec plusieurs chantiers et projets d'investissements majeurs dans les secteurs résidentiels, industriels et des services publics.

Face à l'engouement qu'a connu l'*Offensive formation en construction*, lancée en octobre dernier, le gouvernement poursuivra ses efforts [...] De plus, le financement permettra le développement de formations émergentes, telles que l'alternance travail-études, afin d'offrir des formations plus adaptées à une certaine clientèle.

Des investissements sont aussi prévus pour favoriser les gains de productivité et l'innovation ainsi que pour encourager la formation des travailleurs de la construction, notamment en accompagnant les entreprises de ce secteur dans la transformation numérique de leurs activités.

Réf : [Plan québécois des infrastructures 2024-2034 - Des investissements sans précédent de 153 G\\$ pour les infrastructures publiques du Québec \(newswire.ca\)](#)

Réf (2) - Infographie : [Budget 2024-2025 – Budget en bref \(gouv.qc.ca\)](#)

126 M\$ pour accroître la main-d'œuvre disponible et la productivité dans l'industrie de la construction

- Poursuivre l'Offensive formation en construction
- Encourager l'innovation et la productivité dans l'industrie de la construction



Formations accélérées - communiqué

Extrait, communiqué de presse du gouvernement du Québec, 28 mars 2024

Offensive formation en construction - Les personnes diplômées bénéficieront d'un accompagnement

Le ministre du Travail et ministre responsable de la région de la Mauricie, de la région de l'Abitibi-Témiscamingue et de la région du Nord-du-Québec, Jean Boulet, a annoncé aujourd'hui que différentes mesures visant l'entrée sur les chantiers du plus grand nombre possible de personnes diplômées dans le cadre de l'*Offensive formation en construction* seront mises en place.

1. La Commission de la construction du Québec a élaboré un plan de promotion, qui est mis en œuvre avec la collaboration des établissements du réseau de l'éducation. Elle s'assure également de la rencontre des cohortes par les représentants de l'industrie.
2. Elle s'emploie à communiquer avec les employeurs pour les informer sur les manières de faire pour approcher la future main-d'œuvre.
3. Elle a veillé à la création de la page « jechoisislaconstruction », qui présente, pour les finissants, les principaux avantages de travailler dans l'industrie et l'information indiquant la marche à suivre pour obtenir un certificat de compétence apprenti.

L'annonce a été faite à l'École des métiers et occupations de l'industrie de la construction (EMOICQ), en présence de personnes suivant une formation et d'employeurs. Les efforts de rapprochement viendront répondre aux besoins en matière de main-d'œuvre dans l'industrie de la construction.

Les personnes qui obtiendront leur attestation d'études professionnelles seront accompagnées en ce qui concerne l'obtention d'un certificat de compétence-apprenti délivré par la Commission de la construction du Québec. La Commission veillera à assurer le jumelage des employeurs et des personnes pouvant exercer les métiers de charpentier-menuisier, d'opérateur de pelle et d'équipement lourd, de ferblantier ou de frigoriste. Les détails sur les moyens préconisés seront dévoilés au cours des prochaines semaines.

Notons que la délivrance des certificats de compétence liés aux nouvelles attestations d'études professionnelles est rendue possible grâce aux démarches effectuées par le ministère du Travail et la Commission de la construction du Québec.

Citation

« Je crois que la situation particulière dans l'industrie demandait des solutions exceptionnelles. Rapidement, nous avons lancé l'*Offensive formation en construction* pour que les premières cohortes soient formées. En parallèle, nous avons fait les démarches avec la Commission de la construction du Québec pour que le Règlement sur la délivrance des certificats de compétence soit modifié pour la durée de cette offensive. Dès juin, des centaines de personnes auront une attestation d'études professionnelles leur permettant d'exercer un métier pour lequel il y a une forte demande dans l'industrie. Nous voulons nous assurer qu'elles prendront le chemin des chantiers et nous les accompagnerons pour l'obtention de leur certificat de compétence-apprenti. Nous les mettrons en contact avec des employeurs prêts à les embaucher. »

Jean Boulet, ministre du Travail et ministre responsable de la région de la Mauricie, de la région de l'Abitibi-Témiscamingue et de la région du Nord-du-Québec

« Les besoins en matière de main-d'œuvre dans l'industrie de la construction sont importants. On va avoir besoin de main-d'œuvre qualifiée pour les grands chantiers à venir, dont ceux relatifs à nos écoles. C'est essentiel que nos nouveaux diplômés aient toutes les ressources nécessaires pour entrer sur le marché du travail et venir prêter main-forte à l'industrie de la construction du Québec de demain. »

Bernard Drainville, ministre de l'Éducation et ministre responsable de la région de la Chaudière-Appalaches

« On a besoin de bras pour construire des écoles, des hôpitaux, des maisons des aînés et des logements et pour réaliser des projets ayant des retombées économiques. Avec l'*Offensive formation en construction*, notre gouvernement a investi dans la formation des travailleurs et travailleuses de la construction. Avec l'annonce d'aujourd'hui, on s'assure qu'ils vont pouvoir accéder aux chantiers rapidement et être bien intégrés. »

Kateri Champagne Jourdain, ministre de l'Emploi et ministre responsable de la région de la Côte-Nord

« Nous comptons mener des actions pour maximiser la présence de ces nouveaux diplômés sur les chantiers de construction. Tout d'abord, nous nous assurerons de les guider correctement dès leurs premiers jours dans l'industrie de la construction. Il importe aussi de souligner la présence de tous nos partenaires, patronaux et syndicaux, dans les centres de formation professionnelle. Ceux-ci contribuent à leur intégration. L'activité économique est forte, la demande de main-d'œuvre est importante, et nous avons le devoir de tout faire pour assurer la rétention sur les chantiers de ces personnes formées, qui continueront à développer leurs compétences dans leur milieu de travail. »

Audrey Murray, présidente-directrice générale de la Commission de la construction du Québec

Réf : [Offensive formation en construction - Les personnes diplômées bénéficieront d'un accompagnement \(www.newswire.ca\)](http://www.newswire.ca)



© Crédit photo: ACQ

Le ministre du Travail, Jean Boulet, a procédé à l'annonce en présence de représentants d'associations patronales, notamment de l'ACRGQ.

Formations de courte durée : adoption de changements réglementaires

À compter du 28 mars 2024, la Commission de la construction du Québec pourra délivrer un certificat de compétence apprenti à toute personne détenant une attestation d'études professionnelles (AEP) reconnue, créant de ce fait une nouvelle voie d'accès à l'industrie de la construction.

Ce changement découle des modifications apportées au *Règlement sur la délivrance des certificats de compétence* qui ont été publiées par le gouvernement du Québec dans la Gazette officielle du Québec :

(https://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/fileadmin/gazette/pdf_encrypte/gaz_entiere/2411-F.pdf).

Les formations de courte durée menant à une AEP visées par les changements réglementaires sont :

- Charpenterie-menuiserie;
- Conduite d'engins de chantier;
- Ferblanterie;
- Installation de systèmes frigorifiques.

PERFECTIONNEMENT de la main d'œuvre en entreprise

Vous désirez que vos travailleurs se perfectionnent, développent des compétences ou, simplement, mettent à jour leurs connaissances?

Contactez l'ACRGTO

Tél. : 1 800 463-4672 | jmjacob@acrgtq.qc.ca



Projet de loi 51 : l'ACRGTQ participe aux travaux parlementaires portant sur la modernisation de l'industrie de la construction

Le 13 mars 2024, l'ACRGTQ s'est présentée en commission parlementaire à l'Assemblée nationale du Québec lors des consultations liées au projet de loi 51, *Loi modernisant l'industrie de la construction*.

Dans le cadre de son mémoire, l'ACRGTQ a fait savoir qu'elle souscrit aux objectifs du gouvernement d'améliorer la productivité, de diminuer les restrictions relatives à la mobilité et d'introduire des mesures visant à faciliter l'accès à l'industrie de la construction, le tout dans le but d'avoir un écosystème qui répondra aux besoins du Québec et axé sur la prospérité économique.

L'ACRGTQ a néanmoins déposé 12 recommandations afin de bonifier la pièce législative et d'en optimiser les retombées pour les entrepreneurs du secteur génie civil et voirie. Ces mesures concernent la polyvalence des travailleurs sur les chantiers, leur mobilité, la facilité de la future main-d'œuvre à accéder à la construction, puis la rétroactivité ainsi que la structure des négociations lors du renouvellement de conventions collectives.

Il est possible de revoir le témoignage de l'ACRGTQ sur le site web de l'Assemblée nationale du Québec :

<https://assnat.qc.ca/fr/video-audio/archives-parlementaires/travaux-commissions/AudioVideo-103313.html>

Le mémoire est également disponible en ligne :

<https://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/commissions/CET/mandats/Mandat-50921/memoires-deposes.html>

EXTRAITS - Mémoire de l'ACRGTQ - Projet de loi n° 51, Loi modernisant l'industrie de la construction

La dernière grande réforme du régime de relation du travail de l'industrie de la construction remonte à 1995. Depuis, le contexte socio-économique et démographique ainsi que l'environnement et l'organisation du travail ont considérablement évolué, rendant nécessaire l'exercice de la modernisation.

L'ACRGTQ estime que l'industrie de la construction est à la croisée des chemins. Elle doit se moderniser et revoir ses façons de faire.

Les besoins quantitatifs de main-d'œuvre représentent un défi colossal. Il suffit de penser à la filière électrique alors qu'Hydro-Québec à elle seule anticipe un besoin de main-d'œuvre, évalué en moyenne à 35 000 travailleurs pour réaliser ses projets d'ici 2035 et à l'ambitieux *Plan québécois des infrastructures 2022-2032*.

Nous avons l'obligation de répondre aux attentes des donneurs d'ouvrages et des contribuables québécois.

Ils ont dit

Projet de loi sur la construction : début des consultations sur fond de tensions

« C'est un projet de loi qui vise à permettre l'arrivée de nouvelles personnes et améliorer la productivité. [...] J'ai toujours répété que le projet de loi se voulait modéré à la quête d'un équilibre et aussi perfectible [...]. »

- Jean Boulet, ministre du Travail et ministre responsable de la région de la Mauricie, de la région de l'Abitibi-Témiscamingue et de la région du Nord-du-Québec, le 12 mars 2024

Dépôt du projet de loi n° 51 - L'ACQ salue les initiatives du gouvernement du Québec visant à moderniser l'industrie de la construction

« L'ACQ salue l'engagement du gouvernement à promouvoir l'innovation et la compétitivité au sein de l'industrie, dans l'objectif clair d'augmenter la productivité. L'ACQ souligne particulièrement les mesures ciblées sur la mobilité de la main-d'œuvre et la polyvalence dans l'exercice des métiers, des éléments cruciaux pour la prospérité du Québec. »

- L'Association de la construction du Québec (ACQ), 1^{er} février 2024

Réforme de la construction : les employeurs demandent à Québec de leur donner réellement les moyens pour améliorer la productivité dans ce secteur

« On doit se donner tous les moyens pour être plus productif, plus flexible et plus innovant. Cette modernisation est la clé pour faire sortir plus de logements de terre en moins de temps, construire rapidement les infrastructures énergétiques dont nous avons grandement besoin, rénover nos écoles dans des temps raisonnables [...]. Une réforme réussie pour le CPQ, ça implique encore plus de polyvalence dans les métiers, une meilleure mobilité, plus de diversité, plus de formation, une meilleure intégration des travailleuses et travailleurs et plus d'ouverture à l'innovation. On doit aussi mieux accompagner les employeurs. Nous pensons également qu'il faut que les conditions de travail restent négociées équitablement sans qu'un principe de rétroactivité salariale et un Fonds dédié viennent déséquilibrer le tout. »

- Conseil du patronat du Québec (CPQ), 19 mars 2024

Projet de loi n° 51 : Pour une réelle polyvalence dans l'industrie de la construction au Québec

« Ce manque [de productivité] est le résultat d'une industrie qui est limitée par des barrières réglementaires qui n'ont plus leur raison d'être. Cela entraîne des conséquences importantes sur les chantiers, puisque ça allonge les délais de livraison des projets et que ça en augmente substantiellement les coûts [...]. Bien que le projet de loi n° 51 comporte différentes solutions pour favoriser une plus grande polyvalence, il demeure que plusieurs solutions proposées ne vont pas suffisamment loin. »

- Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ), 19 mars 2024

Modernisation de l'industrie de la construction - Un projet de loi surtout cosmétique alors qu'une rénovation majeure s'impose

« Dans un Québec aux prises avec une crise du logement chronique et une pénurie de main-d'œuvre, l'APCHQ exprime sa déception à l'égard du projet de loi n° 51 [...]. L'APCHQ réitère qu'une plus grande productivité passe par une réelle polyvalence des métiers de finition, par une simplification des méthodes de travail, et par une diminution de la charge administrative connexe à l'exécution d'un projet de construction pour l'employeur. »

- *L'Association des professionnels de la construction et de l'habitation du Québec (APCHQ), 1^{er} février 2024*

Projet de loi 51 : Un projet de loi qui cible les bons enjeux, mais qui ne fournit pas les moyens de changer réellement les choses

« La Corporation des entrepreneurs généraux du Québec (CEGQ) tient à souligner que le projet de loi 51 (Loi visant à moderniser l'industrie de la construction) déposé par le ministre du Travail, Jean Boulet, cible les bons enjeux, mais ne fournit pas les véritables moyens pour faire évoluer les pratiques et favoriser une plus grande productivité dans l'industrie de la construction. »

- *La Corporation des entrepreneurs généraux du Québec (CEGQ), 1^{er} février 2024*

Une réforme dans l'industrie de la construction qui a plutôt des airs de déréglementation

« Ce qui est le plus urgent et incontournable actuellement, c'est la santé, la sécurité et le bien-être mental et physique de nos travailleuses et nos travailleurs qui quittent l'industrie de façon massive et le projet de loi ne fera qu'augmenter cette tendance. Les mesures présentées exerceront une plus grande pression sur leurs épaules, les chargeant injustement de résoudre les problèmes de productivité de l'industrie de la construction [...]. »

- *La Centrale des syndicats démocratiques (CSD) Construction, 13 mars 2024*

Réforme en construction : un projet de loi rigide qui brime certains droits

« Limiter le droit de négocier la mobilité entre les régions risque de créer d'importantes tensions régionales lorsque le nombre d'emplois sera plus limité et que des travailleuses et des travailleurs sans emploi verront des personnes d'autres régions travailler près de chez eux [...]. »

- *La Confédération des syndicats nationaux (CSN), 13 mars 2024*

Qu'est-ce que le PL 51 ?

« Le gouvernement tend vers la déréglementation de l'industrie de la construction et le ministre du Travail n'écoute pas les syndicats. Le PL 51 est un projet de loi pro-patronal, contre lequel on doit se mobiliser. Il faut exprimer haut et fort notre mécontentement et faire valoir les droits de tous les travailleurs et toutes les travailleuses. Disons non au PL 51! »

- *La Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)-Construction, mars 2024*

La mairesse de Montréal veut un réseau de tramways d'ici 2050

Un projet ambitieux¹

La Ville de Montréal considérerait la création d'un important réseau de transport sur rail dans les quartiers actuellement mal desservis par le transport lourd. Ce futur réseau prévoirait un ajout important de tramways ainsi qu'un prolongement des lignes de métro, dont le retour de la fameuse « ligne rose ».

La vision du développement du transport en commun dans la métropole sera présentée dans le *Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM)*² qui doit être proposé par l'administration Plante d'ici la fin de l'année. Un nouveau réseau de tramway viendrait « ajouter une offre de service de niveau intermédiaire entre le réseau d'autobus régulier et les réseaux de métro et de train de banlieue », selon le document.

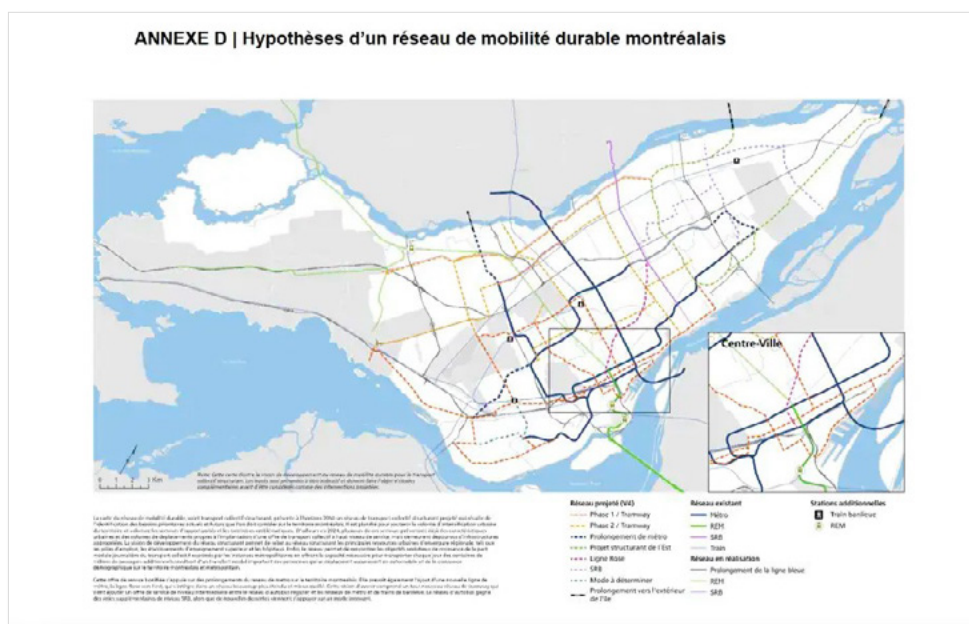
La carte « Annexe D | Hypothèses d'un réseau de mobilité durable montréalais », présentée ci-dessous, illustre la vision du développement du transport en commun à Montréal à l'horizon 2050, incluant même le projet structurant de l'est (PSE).

Valérie Plante rêve « intelligemment »³

La mairesse de Montréal a mentionné en point de presse qu'elle ne rêve pas en couleurs, mais qu'elle rêve intelligemment. Elle a également ajouté que « [Le tramway] a toujours été un mode qu'on apprécie entre autres parce qu'il est plus léger et assez rapide ».

De plus, la ville de Montréal a évoqué la possibilité d'établir une ligne de transport en commun – peut-être un tramway – sur la rue Jean-Talon en janvier dernier.⁴ Ce projet de transport structurant serait d'une longueur de six kilomètres et « s'insérerait dans un réaménagement complet de l'artère, prévoyant aussi la construction de la plus longue " autoroute à vélos " de toute la ville ». Cette proposition se retrouve également dans le PUM.

Réf : Infographie Agglomération de Montréal



¹ [Transport en commun | Montréal veut un réseau de tramways | La Presse](#)
² [Créer ensemble le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 | Ville de Montréal](#)
³ [Réseau de tramways | « Je ne rêve pas en couleurs », assure Valérie Plante | La Presse](#)
⁴ [Montréal évoque un tramway rue Jean-Talon | La Presse](#)

« Mobilité durable Québec », la prochaine agence des transports?

Depuis quelques semaines, des informations proviennent des médias concernant la création d'une future agence dédiée aux projets majeurs d'infrastructures routières et de transports structurants.

28 février - Le Trésor réfractaire?¹

Radio-Canada nous apprend que le Conseil du Trésor résisterait à des demandes de la ministre des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), Geneviève Guilbault.

« Les choses sont beaucoup plus compliquées qu'il n'y paraît, des fois, de l'extérieur », admettait la ministre, le 30 janvier dernier, pour expliquer le fait que son projet de loi attendu dès l'automne 2023 n'était pas encore prêt.

Selon Radio-Canada, Geneviève Guilbault voudrait que la future agence des transports, indépendante de son ministère, soit exemptée de respecter la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

Or, cette idée semble difficile à faire accepter par le Trésor, qui est largement impliqué dans le cheminement des projets d'infrastructure au Québec, de l'avant-projet jusqu'à la réalisation complète, comme le prévoit la Directive.

12 mars - L'agence, partie prenante de la réforme à venir?^{2, 3}

Évoquée au PQI 2024-2034, la réforme gouvernementale sur les modes de réalisation des chantiers suscite déjà beaucoup de réactions. La future agence des transports, attendue cet automne, devrait être au cœur de cette refonte.

Le gouvernement compte présenter d'ici le printemps 2024 la *Stratégie en infrastructures 2024-2026*, soit une série de mesures alternatives afin de s'éloigner du modèle traditionnel du plus bas soumissionnaire. Cette stratégie, applicable sur deux années et dont les effets seraient durables, chercherait à réduire les coûts et les délais de réalisation des infrastructures publiques.

Or, l'idée derrière l'agence des transports serait justement de mettre en place un modèle permettant plus d'imputabilité pour tout le monde, en « visant une performance et un partage de risques », lit-on dans des documents internes du ministère des Transports.

Selon La Presse, un projet de loi afin de créer l'agence devrait être déposé d'ici le mois de juin.

14 mars - Mobilité durable Québec⁴

Selon Radio-Canada, les contours de la future agence, baptisée *Mobilité durable Québec*, commenceraient à se préciser. Dès le départ, 60 employés permanents pourraient faire partie de l'organisme. Ceux-ci ne seraient pas qu'issus de transferts du MTMD; l'agence prévoirait de faire des embauches externes pour recruter des experts en matière de transport collectif ou des ingénieurs, par exemple.

Mobilité durable Québec devrait fonctionner avec des bureaux de projet, c'est-à-dire que chaque projet sous sa responsabilité aurait une équipe qui travaillerait directement avec les entreprises impliquées dans la réalisation de l'ouvrage.

¹ [Le Trésor réfractaire au projet d'agence des transports de la ministre Guilbault | Radio-Canada](#)

² [Réforme en construction | La future agence des transports sera à l'avant-garde | La Presse](#)

³ [Budget de dépenses 2024-2025 - Plan québécois des infrastructures 2024-2034 \(gouv.qc.ca\)](#)

⁴ [« Mobilité durable Québec » : le projet d'agence de la ministre Guilbault prend forme | Radio-Canada](#)

