



CONSTRUIRE ENSEMBLE

ACRGTO

ACRGTO mémoire 2026

CONSTATS ET RECOMMANDATIONS
sur les coûts de construction au Québec

Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec

Table des matières

Préambule.....	3
Introduction	4
Constats sur les coûts de construction au Québec	5
1) Planification déficiente et manque de prévisibilité	5
2) Lourdeur contractuelle et rigidité du cadre réglementaire rigide	6
3) Lourdeur administrative et imputabilité décisionnelle	9
4) Adoption tardive de l'innovation et des nouvelles technologies	10
5) Pénurie de main d'œuvre, manque de formation et efficience.....	11
6) Gestion intégrée des données de chantiers et matériaux.	12
7) Les constats du Regroupement pour de meilleures routes au Québec.....	12
Recommandations	17
1) Productivité et main-d'œuvre	17
2) Innovation et modernisation des pratiques	18
3) Allègement contractuel.....	19
4) Résilience des projets face au contexte économique	20
5) Les solutions du Regroupement pour de meilleures routes au Québec.....	20
Conclusion.....	24

Préambule

Fondée en 1944, l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ) représente la majorité des entrepreneurs et fournisseurs actifs dans la construction de routes, d'ouvrages de génie civil, de travaux municipaux, de signalisation et de grands travaux sur l'ensemble du territoire québécois.

À titre d'association sectorielle d'employeurs reconnue en vertu de la *Loi sur les relations du travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction* (Loi R-20), l'ACRGTQ représente plus de 2 700 employeurs actifs, lesquels emploient plus de 40 000 salariés ayant cumulé 39,5 millions d'heures travaillées¹ en 2025, selon les données de la Commission de la construction du Québec (CCQ).

En 2025, l'ACRGTQ et l'Association québécoise des entrepreneurs en infrastructure (AQEI) ont entrepris des démarches afin d'unir leurs forces respectives et ainsi, avoir une représentativité encore plus grande. Née de cette fusion en février 2026, l'entité nommée ACRGTQ est devenue une interlocutrice encore plus complète tant au niveau des grands travaux que des travaux municipaux.

¹ Commission de la construction du Québec (CCQ), *Perspectives – Excellentes perspectives dans la construction en 2026*, décembre 2025, p.3, [Perspectives 2026.pdf](#)

Introduction

Le dépôt du présent mémoire s'inscrit dans un contexte marqué par une pression croissante sur les finances publiques et municipales, exacerbée par l'augmentation soutenue des coûts de construction, la rareté de la main-d'œuvre et la complexification des projets d'infrastructures. Les États généraux sur le coût et le financement des infrastructures municipales, initiés par le MAMH, constituent ainsi une occasion stratégique de rassembler les acteurs du milieu afin de dresser un diagnostic rigoureux des enjeux et d'identifier des solutions durables.

À titre d'intervenante clé dans la réalisation des travaux d'infrastructures, l'ACRGTQ (qui a récemment fusionné avec l'Association québécoise des entrepreneurs en infrastructures – AQEI) souhaite mettre à profit son expertise pour alimenter les réflexions en cours et contribuer à l'amélioration des pratiques qui encadrent la planification, l'approvisionnement et l'exécution des projets au Québec.

Afin d'appuyer les constats et recommandations formulés dans le présent mémoire, l'ACRGTQ a privilégié une démarche fondée sur l'expérience concrète de ses membres ainsi que sur des consultations ciblées. Dans un premier temps, l'AQEI a tenu, le 18 août 2025, une consultation en ligne animée par sa directrice générale, Me Caroline Amireault, réunissant plus de 40 participants, majoritairement des entrepreneurs généraux. Cette rencontre a permis de recueillir des observations riches et directement issues du terrain, lesquelles ont contribué à documenter les enjeux liés aux coûts de production. L'ACRGTQ a fait la même chose par la création à partir de mai 2025 d'un comité "optimisation des contrats" dédié à documenter les causes de l'augmentation des coûts de construction, ce comité était constitué de plusieurs acteurs d'importance dans le secteur du génie civil et voirie.

Dans la continuité de cette démarche, la nouvelle ACRGTQ a reconsulté l'ensemble de ses membres réunis à l'été 2026 par le biais d'un sondage, auquel une dizaine de répondants ont pris part. Bien que plus restreinte, cette consultation a permis de valider la continuité de certaines tendances et de bonifier l'analyse à la lumière de réalités actuelles du secteur. Ensemble, ces exercices ont constitué une base empirique solide pour orienter les réflexions et les propositions présentées dans ce mémoire.

Constats sur les coûts de construction au Québec

1) Planification déficiente et manque de prévisibilité

Un de premiers constats en lien avec la croissance soutenue des coûts des infrastructures municipales s'explique en partie par des enjeux structurels qui affectent directement la planification et la prévisibilité des projets.

Premièrement, on observe **une concentration marquée des émissions d'appels d'offres** à certaines périodes de l'année, sans concertation préalable entre les donneurs d'ouvrage, ce qui exerce une pression accrue sur le marché et limite la concurrence effective particulièrement en haute saison de sorties d'appels d'offres. En d'autres termes, des entrepreneurs mentionnent que les appels d'offres ne sortent pas, alors que d'autres confirment qu'ils sortent tous en même temps, limitant ainsi la possibilité de maximiser la capacité de chacun à soumissionner sur des projets.

Autre problématique, une fois les contrats débutés, il est souligné que les arrêts imprévus de projets, suivis de reprises urgentes et non planifiées, créent un environnement de type « stop and go » particulièrement préjudiciable, générant incertitude et inefficacité opérationnelle.

Deuxièmement, les membres de l'ACRGQTQ signalent sur une base récurrente **l'enjeu de la validité et de la conformité dans les documents d'appels d'offres**. La finalisation tardive des plans et devis, réalisée parfois à la va-vite, peut entraîner des imprécisions pour recevoir des plans prêts pour construction et des ajustements en cours de réalisation et qui elles, s'accompagnent d'une hausse de coûts. Cette imprévisibilité, attribuable à des projets insuffisamment ficelés en amont de la phase de réalisation, peut par exemple s'illustrer dans des situations de non-caractérisation des sols inadéquates en amont de l'appel d'offres de la part des donneurs d'ouvrage, de même qu'en l'absence de clauses visant à encadrer la variation des prix du pétrole.

Autre point, le manque de prévisibilité s'illustre aussi dans le contexte d'infrastructures vieillissantes et fragilisées. Par exemple, **la précision très limitée des plans disponibles** et l'usage d'équipements mécaniques conventionnels posent des risques élevés de bris (par exemple dans le contexte d'opération d'excavations à proximité de

canalisations), entraînant des coûts majeurs liés aux réparations d'urgence. Ces pratiques s'inscrivent dans une approche trop réactive alors qu'il pourrait y avoir plus d'effort mis dans l'entretien et la prévention.

Enfin, la pratique consistant à **annoncer les coûts de projets à un stade trop précoce plutôt qu'en fourchette budgétaire**, alors que les plans et devis sont incomplets ou que le concept demeure embryonnaire, contribue à fausser les estimations et à alimenter la perception des dépassements budgétaires.

2) **Lourdeur contractuelle et rigidité du cadre réglementaire rigide**

Plusieurs pratiques contractuelles et opérationnelles observées dans la réalisation des projets contribuent également à l'augmentation des coûts et à la réduction de l'efficacité globale.

D'abord, **une ouverture limitée des donneurs d'ouvrage à l'intégration d'équivalences** en matière d'approvisionnement, qu'il s'agisse d'alternatives innovantes ou de technologies moins coûteuses, freine l'optimisation des solutions proposées par les entrepreneurs. Aussi, un entrepreneur observe avoir été souvent témoin de projets en appel d'offres dont la conception d'ingénieurs ne tenait pas assez compte des coûts de construction d'un ouvrage, alors que d'autres solutions moins coûteuses existaient comme alternative au besoin de l'ouvrage. Ce phénomène s'observe également en matière d'intégration de matériaux recyclés dans les enrobés, la réutilisation de fondations existantes ou l'utilisation de béton recyclé, ou des matériaux de construction spécialisés à haute valeur ajoutée tels que les géosynthétiques. Un entrepreneur souligne également par exemple, dans un sondage réalisé à l'été 2026, que tant qu'à ne pas avoir complété l'ingénierie de construction, il serait préférable de modifier le mode contractuel et laisser à l'entrepreneur le soin de compléter l'ingénierie avec une équipe aguerrie et plus de temps pour le faire afin d'éviter des délais additionnels de réalisation de travaux.

Les entrepreneurs participants à la consultation soulignent aussi que la lourdeur contractuelle se souligne par **la démultiplication de normes tant d'un point de vue**

réglementaire qu’opérationnel, ajouté au fait que de multiples contraintes imposées sont assorties de lourdes pénalités. De manière plus générale, il est observé que plus un devis est contraignant, plus ceci se reflète quant à son niveau de prix.

De manière générale, plusieurs entrepreneurs participants aux consultations se questionnent **sur l’utilité du mode du plus bas soumissionnaire**. Selon les opinions exprimées, ce modèle ne laisse aucune place aux innovations pourtant testées par les entrepreneurs (notamment sur des chantiers privés). Ce modèle génère des conceptions court-terme avec des méthodes de conception et de construction peu novatrice, sans aucunement considérer la valeur à long terme, ni l’innovation potentielle en lien avec le projet.

Ensuite, **plusieurs membres soulignent que la démultiplication des normes et contraintes** est aussi un élément qui vient inévitablement avec une hausse de coûts.²

Quatre mises à jour de règlements ou de normes viennent affecter les travaux de réfection d’une route dont trois amènent une hausse du coût du projet

Règlements ou normes	Année	Incidence sur le coût du projet	Cause des délais supplémentaires	Implications
1 Maintien de l’accessibilité universelle	2022	Oui	Non	<ul style="list-style-type: none"> Ajout de plaques podotactiles et de contraste colorimétrique Augmentation de la largeur de trottoir minimum
2 Modification des normes MTMD : Maintien de la circulation (Tome V)	2015 à 2025	Oui	Oui	<ul style="list-style-type: none"> Diminution des zones de travaux et séparation en phase pour maintenir l’accessibilité à la population Ajustement pour la mobilité urbaine, le transport actif, la visibilité, les barrières de contrôle et les dispositifs de retenue pour les chantiers Durée des travaux plus longue²
3 Modification des normes MTMD et BNQ ¹ : <ul style="list-style-type: none"> – Tome I à tome VIII, exclus tome V) – Cahier des charges et devis généraux (CCDG) – BNQ 2560-600 	2015 à 2025	Oui	Non	<ul style="list-style-type: none"> Modification des normes de conception géométrique² Encadrement des critères de sélection des matériaux Intégration végétale obligatoire et exigences de contrôle qualité des eaux de pluie dans les grands projets² Exigences sur la qualité des matériaux de reconstruction ainsi que sur la durabilité de matériaux Exigences supplémentaires de contrôle laboratoire sur les matériaux lors de la fabrication Exigences supplémentaires sur les matériaux recyclés
4 Politique de lutte contre les îlots de chaleur urbains	2022	Non	Non	<ul style="list-style-type: none"> Exigences sur le choix de type des matériaux pour réduire les impacts environnementaux²

● Modification de la norme ou du règlement ● Mise en place de nouvelle norme ou de nouveau règlement

Cette multiplication des normes se traduit par exemple par certaines clauses contractuelles jugées inéquitables entraînent des coûts disproportionnés, que ce soit en lien avec les plages de travail, le séquençage de travaux et sa signalisation démultipliée,

² Union des municipalités du Québec (UMQ), *Rapport UMQ – Hausse des coûts de construction*, décembre 2025, p. 32, en ligne : <<https://umq.qc.ca/wp-content/uploads/2025/12/rapport-umq-hausse-des-couts-de-construction-final.pdf>>.

l'obligation d'avoir recouru à des camionneurs de sous-poste, le recours à des arpenteurs-géomètres ou encore l'imposition d'exigences techniques superflues. L'AQEI et l'ACRGQTQ ont à ce titre réalisé une étude sur les économies potentielles liées au retrait des clauses préférentielles relatives au camionnage dans les contrats publics, estimées à plus de 309 M\$.

Étude sur les économies potentielles liées au retrait des clauses préférentielles relatives au camionnage dans les contrats publics³

Composantes		Valeur
A	Dépenses d'immobilisations en construction pour les travaux de génie uniquement au Québec	23,3 G\$
B	Proportion de contrats de construction publics au Québec	64,7 %
C	Proportion représentant le coût du transport en vrac dans les contrats publics au Québec	18,1 %
D	Proportion du transport en vrac soumis à des clauses préférentielles	57,5 %
E	Proportion d'économies si les clauses préférentielles sont éliminées	19,7 %
Économies potentielles liées au retrait des clauses préférentielles dans les contrats publics		309,1 M\$

À cela s'ajoutent des délais d'exécution parfois irréalistes, assortis de pénalités importantes, qui accentuent les risques financiers pour les entrepreneurs qui réalisent les travaux.

Pour terminer, l'utilisation du BSDQ, dans sa forme actuelle, est perçue comme peu conviviale et source de conflits avec les sous-traitants potentiels. Enfin, les contraintes environnementales et logistiques, telles que les limitations liées au stockage des matériaux en emprise, viennent complexifier l'exécution des travaux et engendrer des coûts additionnels.

³ Raymond Chabot Grant Thornton, *Étude sur les économies potentielles liées au retrait des clauses préférentielles relatives au camionnage dans les contrats publics*, Janvier 2026, p. 11

3) Lourdeur administrative et imputabilité décisionnelle

Dans le cadre de cette analyse, plusieurs facteurs structurels contribuent à une inefficacité opérationnelle notable.

D'une part, la lenteur décisionnelle au sein des instances, attribuable à la lourdeur de la structure administrative, limite la réactivité organisationnelle, ce qui a pour effet de paralyser certains chantiers et d'occasionner des surcoûts importants. Du même coup, **la multiplication des directives de changement** observée par les entrepreneurs au cours des dernières années engendre des délais, des incohérences entre les bordereaux, les devis et le séquençage des travaux. Ces processus extrêmement longs de directives de changement suivent des processus d'approbation dans une structure qui retire un niveau d'imputabilité à l'intervenant principal.

D'autre part, bien que des efforts aient été entrepris pour moderniser le cadre législatif, notamment à travers l'instauration de lois plus agiles comme la LCOP et la LCOM, l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires nécessaires à leur pleine mise en œuvre ne sont pas encore entièrement adoptées, ce qui en restreint les effets attendus. La gestion des différends s'avère à tendance peu efficace, menant à des situations non résolues qui créent des goulots d'étranglement et entravent l'avancement des projets.

À cela s'ajoutent des freins administratifs et réglementaires, notamment le dédoublement des processus et un manque de coordination interinstitutionnelle, qui complexifient la prise de décision et nuisent à la cohérence des actions. Par exemple, dans certaines circonstances, lorsqu'une situation est rapportée au représentant en chantier, celui-ci n'est pas l'autorité de prendre une décision et doit se rapporter au donneur d'ouvrage. Dans le cas d'un chantier municipal, une décision entraînant une augmentation du coût du contrat ne peut dans certains cas qu'être prise par le conseil municipal. Ce genre de délai administratif entraîne des retards de productivité et des coûts à la hausse. Enfin, l'alourdissement des obligations de conformité ainsi que la multiplication des exigences contribuent à accroître la charge administrative, détournant les ressources des priorités stratégiques et opérationnelles.

4) Adoption tardive de l'innovation et des nouvelles technologies

Par ailleurs, **l'adoption de nouvelles technologies** telles que le BIM (Building Information Modeling), la préfabrication ou encore certains processus d'automatisation **semble encore marginale dans plusieurs segments de l'industrie**. Cette situation s'explique en grande partie par une faible littératie numérique des parties prenantes, combinée à un manque d'accompagnement structuré des donneurs d'ouvrage dans la transition vers ces nouvelles méthodes alors que les entrepreneurs participants à la consultation ont souligné l'importance de déployer ces nouvelles pratiques le plus rapidement possible. En l'absence de soutien technique, de formation adéquate et de lignes directrices claires, les acteurs hésitent à modifier leurs pratiques traditionnelles, ce qui freine la diffusion de solutions pourtant reconnues pour améliorer la productivité, la coordination et la qualité des projets.

Cette inertie est également renforcée par certaines pratiques contractuelles et procédurales qui ne favorisent pas l'innovation. À cet égard, la persistance d'appels d'offres fondés sur des plans qui ne reposent pas sur des technologies de type CAD ou sur des formats numériques interopérables limite considérablement les gains potentiels associés à la transformation numérique. Ces méthodes traditionnelles obligent les entrepreneurs généraux à effectuer des interprétations supplémentaires, à recréer ou adapter les données techniques, et à consacrer davantage de temps à la phase d'estimation. Il en résulte non seulement une augmentation des coûts de préparation des soumissions, mais également un risque accru d'erreurs et d'incohérences.

Plus largement, cette adoption tardive des technologies contribue à maintenir un modèle opérationnel moins efficient, marqué par une fragmentation de l'information, des délais accrus et une capacité réduite à optimiser les processus.

Dans un contexte où les exigences de performance, de durabilité et de contrôle des coûts sont en constante augmentation, ce retard technologique constitue un enjeu stratégique majeur pour l'ensemble de l'écosystème.

5) Pénurie de main-d'œuvre, manque de formation et efficience

La question de la main-d'œuvre constitue également un facteur déterminant dans les enjeux de productivité et d'efficience du secteur. Bien que les bassins de recrutement permettent d'assurer un certain niveau d'embauche, les nouveaux travailleurs arrivent souvent sur les chantiers avec une formation insuffisante, voire inexistante.

Cette lacune transfère la responsabilité de la formation vers les employeurs, qui doivent alors assumer des coûts importants pour encadrer et développer les compétences des nouvelles ressources directement en milieu de travail. Cette situation est d'autant plus problématique qu'elle s'accompagne d'une faible rétention de la main-d'œuvre formée, phénomène accentué par un manque d'attractivité du secteur, ce qui limite le rendement des investissements en formation.

Par ailleurs, la proportion élevée de travailleurs non qualifiés, pouvant atteindre jusqu'à 70 % dans certains contextes, renforce cette dépendance à la formation sur le terrain et peut contribuer à ralentir l'exécution des projets. Une formation adéquate et reconnue des manœuvres serait tout appropriée et des plus nécessaires actuellement pour augmenter la qualité et la productivité des travaux réalisés.

À ces enjeux s'ajoutent des contraintes organisationnelles, telles que l'imposition de travaux de nuit et de plages horaires très restreintes, qui engendrent une pression accrue sur les coûts, une forte concentration des ressources (notamment en signalisation) et des échéanciers souvent irréalistes pour des projets de longue durée. Dans cette optique, certains acteurs estiment qu'accroître la polyvalence du nombre de métiers pourrait contribuer à améliorer la productivité globale.

Enfin, des lacunes sont également observées du côté des donneurs d'ouvrage municipaux, qui ne disposent pas toujours des ressources qualifiées nécessaires pour piloter efficacement des projets d'ingénierie d'envergure. Cette insuffisance se traduit par des omissions ou des imprécisions dans la phase de conception, lesquelles sont souvent détectées tardivement par les entrepreneurs, au moment de la construction, entraînant ainsi des retards et des surcoûts significatifs.

6) Gestion intégrée des données de chantiers et matériaux.

La disponibilité et la qualité des informations constituent également un enjeu critique dans la réalisation efficace des projets. On observe notamment une non-divulcation ou une transmission incomplète d'informations essentielles à une approche collaborative, telles que certaines données géomatiques (coordonnées X, Y et Z), pourtant obligatoires dans d'autres juridictions comme l'Ontario.

À cela s'ajoute une information souvent déficiente concernant la caractérisation des sols, voire l'absence de données complètes dans les documents d'appels d'offres, ce qui compromet la planification adéquate des travaux. Le manque de synergie entre les projets limite par ailleurs les possibilités d'optimiser la gestion des déblais ou leur réutilisation in situ, entraînant une perte d'efficacité et une augmentation des coûts environnementaux et financiers.

Cette problématique est accentuée par une méconnaissance des types de sols chez certains intervenants techniques, menant à des classifications erronées. Ces erreurs engendrent des transports inutiles ainsi que des traitements de décontamination non requis, mais extrêmement coûteux. En conséquence, les projets sont de plus en plus confrontés à des découvertes tardives, telles que la présence de matières dangereuses ou d'espèces végétales envahissantes, ce qui se traduit par des dépassements budgétaires importants et une pression accrue sur les échéanciers et les ressources.

7) Les constats du Regroupement pour de meilleures routes au Québec

Les travaux des États généraux sur le coût et le financement des infrastructures municipales offrent une occasion unique de repenser les pratiques de gestion des actifs publics afin d'assurer la pérennité des infrastructures tout en maximisant l'utilisation des fonds publics.

À cet égard, le *Regroupement pour de meilleures routes au Québec*, un groupe composé d'entreprises qui construisent et entretiennent les routes du Québec, des associations de professionnels en infrastructures, des représentants des usagers, des associations

économiques et des experts universitaires, a proposé, le 2 juin 2026, des solutions afin de freiner la détérioration du réseau routier québécois.

Ces constats rejoignent directement les enjeux soulevés dans le cadre de démarches entourant les États généraux. Face à la croissance du déficit de maintien des actifs et à la détérioration accélérée du réseau routier, le Regroupement estime qu'un changement d'approche est nécessaire afin de privilégier la prévention, l'innovation et la planification à long terme. Ses cinq constats visent à réfléchir vers des solutions durables, efficaces et financièrement responsables pouvant s'appliquer aux infrastructures municipales.

Constat 1 – Un sous-investissement en entretien préventif dans un contexte de concentration des investissements

Le Regroupement constate que le réseau routier québécois souffre d'un sous-investissement chronique en entretien préventif, alors qu'une part importante des budgets est absorbée par quelques mégaprojets. Actuellement, un dollar sur deux du budget routier provincial est consacré à seulement trois chantiers, soit le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine (2,36 G\$), le pont de l'Île-aux-Tourtes (2,30 G\$) et le pont de l'Île-d'Orléans (2,76 G\$), pour un total de 15,1 G\$ dans un ensemble de 40 projets. Pendant que ces projets mobilisent une grande partie des investissements disponibles, plusieurs routes secondaires attendent des interventions essentielles, ce qui entraîne des reports répétés de travaux et une intervention souvent réalisée à un stade avancé de détérioration. Le Regroupement souligne que, bien que ces projets soient nécessaires, leur poids dans les budgets limite la capacité d'agir plus tôt sur l'ensemble du réseau, alors qu'un entretien préventif aurait permis d'éviter des dégradations importantes et des coûts plus élevés pour les contribuables. Il rappelle également que le déficit de maintien des actifs du réseau routier est passé de 12,8 G\$ en 2017 à 31 G\$ aujourd'hui, ce qui illustre que les investissements actuels ne suffisent pas à freiner la détérioration des infrastructures.

Ces constats alimentent directement les réflexions des États généraux sur la priorisation des investissements et la pérennité du financement des infrastructures municipales.

Constat 2 – Accélérer l'intégration de technologies et de matériaux innovants

Le Regroupement constate que le Québec dispose d'entreprises capables de développer des solutions routières innovantes, mais que ces innovations sont encore très peu

utilisées dans les projets du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD). La majorité des innovations techniques sont actuellement implantées davantage dans les projets municipaux ou dans le secteur privé que dans les chantiers provinciaux. Pourtant, des entreprises québécoises développent déjà des enrobés à module élevé, des bitumes à plus faible empreinte carbone, des chaussées plus résistantes à l'orniérage ainsi que divers matériaux permettant de prolonger la durée de vie des routes. Toutefois, les mécanismes actuels d'approvisionnement limitent fortement leur intégration dans les projets du MTMD.

Le Regroupement souligne que, faute d'une intégration accrue de ces innovations, les méthodes traditionnelles ne permettent pas toujours d'obtenir les meilleures performances à long terme, plusieurs études faisant état de défaillances importantes dès les cinq premières années suivant la mise en œuvre. Il en résulte une occasion manquée de réduire les interventions futures, de diminuer les coûts d'entretien et d'améliorer la durabilité des chaussées. Selon les données de l'industrie, 95 % des innovations routières sont actuellement implantées à l'extérieur des projets gouvernementaux provinciaux, alors que plusieurs municipalités se montrent plus ouvertes à leur utilisation, notamment par l'entremise de projets pilotes sur certains tronçons.

Ces constats alimentent directement les réflexions des États généraux sur l'optimisation des pratiques d'approvisionnement et l'amélioration de la performance des investissements publics.

Constat 3 – Le potentiel du recyclage et de l'économie circulaire demeure insuffisamment exploité

Le Regroupement constate que le Québec utilise beaucoup moins de matières recyclées que plusieurs juridictions comparables, alors même que les normes permettent déjà l'utilisation de jusqu'à 20 % de granulats bitumineux recyclés (GBR). Dans les faits, certaines directions territoriales en restreignent encore davantage l'usage, ce qui entraîne des conséquences importantes : des matériaux déjà payés sont acheminés vers les sites d'enfouissement, tandis que des matières premières neuves doivent être achetées pour les remplacer, ce qui augmente les coûts et maintient une empreinte carbone élevée.

Le Regroupement souligne que cette situation est problématique, car le recyclage des matériaux routiers constitue l'un des moyens les plus efficaces pour réduire les coûts, accélérer les travaux, limiter les émissions de GES et diminuer l'extraction de nouvelles matières premières. Malgré ce potentiel, le Québec accuse un retard important par rapport à d'autres juridictions, où les taux de recyclage sont nettement plus élevés. À titre comparatif, le taux moyen de recyclage est de 14 % au Québec, contre 16,2 % en Ontario, 29 % au Michigan, 32 % en Ohio et 47 % au Japon.

Selon les estimations de l'industrie, le fait de faire passer le taux moyen de matière recyclée de 14 % à 26,5 % permettrait notamment d'économiser 919 500 tonnes de granulats et 48 000 tonnes de bitume chaque année, en plus de réduire significativement les coûts d'enfouissement et les émissions de GES, avec des économies potentielles estimées à plus de 133 M\$ par année. Le Regroupement rappelle qu'une telle optimisation du recyclage permettrait également de réduire fortement l'empreinte environnementale du réseau routier, notamment en équivalent de milliers de véhicules retirés de la circulation en termes d'émissions.

Ces constats alimentent directement les réflexions des États généraux sur l'efficacité des investissements publics et la transition vers des pratiques plus durables.

Constat 4 – Des règles différentes d'une région à l'autre

Le Regroupement constate que les règles du MTMD sont interprétées différemment selon les directions territoriales. Une même norme peut être appliquée dans une région et refusée dans une autre. Ces incohérences occasionnent des délais, des coûts supplémentaires, des problèmes d'approvisionnement et des inégalités régionales.

Le Regroupement souligne que les entreprises doivent constamment adapter leurs méthodes selon la région où elles travaillent. Cette absence d'uniformité réduit l'efficacité des travaux, coûte plus cher et augmente les délais. Dans le contexte actuel, un projet qui chevauche deux régions administratives est souvent réalisé selon deux ensembles de directives distinctes.

Ces constats s'inscrivent directement dans les enjeux des États généraux, notamment en ce qui concerne l'optimisation de la gestion des infrastructures municipales, la réduction des coûts et l'amélioration de la cohérence des pratiques à l'échelle du Québec.

Constat 5 – L'expertise disponible n'est pas toujours partagée efficacement

Le Regroupement constate que l'expertise en travaux routiers est reconnue au Québec. Toutefois, cette expertise que l'on retrouve en entreprise et dans le milieu universitaire est rarement partagée avec le MTMD. Le véritable défi est maintenant de mieux diffuser cette expertise et de l'appliquer plus uniformément sur le terrain. Les meilleures pratiques existent déjà, mais elles ne sont pas toujours utilisées.

Le Regroupement souligne que cette situation entraîne des méthodes variables, des travaux moins performants, des coûts plus élevés et des résultats inégaux. Il constate également que d'autres provinces canadiennes utilisent davantage les techniques préventives, notamment les traitements de surface, les retraitements en place et les techniques de préservation de chaussées, lesquelles permettent souvent de prolonger la durée de vie des routes à moindre coût. Le Québec, pour sa part, investit encore trop dans la reconstruction lourde, en partie parce que le réseau routier demeure davantage orienté vers des interventions en fin de vie utile.

Ces constats s'inscrivent dans les enjeux des États généraux, notamment en ce qui concerne l'amélioration de la performance des infrastructures municipales, la diffusion des meilleures pratiques et l'optimisation des investissements publics.

Recommandations

1) Productivité et main-d'œuvre

Afin de répondre aux enjeux de productivité et de rareté de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction, il apparaît essentiel de mettre en œuvre des mesures structurantes et complémentaires.

Recommandation 1.1

D'abord, une meilleure concertation entre les donneurs d'ouvrage (DDO) permettrait d'étaler davantage la publication des appels d'offres (AO), favorisant ainsi une participation accrue des entrepreneurs généraux (EG) à un plus grand nombre de projets et optimisant l'utilisation des ressources disponibles. Plusieurs entrepreneurs mentionnent depuis plusieurs années que les DDO auraient tout avantage à lancer les appels d'offres plus tôt dans l'année afin de mieux les répartir et d'augmenter la rapidité des cycles.

Qui plus est, plusieurs entrepreneurs soulignent l'importance de s'assurer de la fiabilité des plans avant de partir en appel d'offre pour éviter de multiples directives de changement. Le copier-coller dans la réalisation de devis mène parfois à des incohérences au bordereau qui complexifient l'élaboration des processus de soumissions.

Recommandation 1.2

Parallèlement, la formation des manœuvres et la promotion de la polyvalence des métiers constituent des leviers importants pour réduire les délais de réalisation et améliorer l'efficacité globale des chantiers, en permettant une meilleure adaptation aux besoins fluctuants des travaux.

Recommandation 1.3

Enfin, dans un contexte marqué par un déficit de compétences, l'instauration de bourses incitatives pour la formation professionnelle et technique dans les métiers en forte demande, combinée à des investissements soutenus en formation continue, est

indispensable pour attirer, qualifier et maintenir une main-d'œuvre compétente, capable de répondre aux exigences croissantes du secteur.

2) Innovation et modernisation des pratiques

Recommandation 2.1

Afin d'améliorer la performance globale des projets et de favoriser l'innovation dans l'industrie, il est essentiel de promouvoir des approches de gestion plus collaboratives et de changer les modes contractuels. Les entrepreneurs soulignent les carcans très contraignants imposés tant du côté du donneur d'ouvrage que de celui qui réalise les travaux alors qu'un entrepreneur remarque que dans bien des cas, une formule de performance avec conception-construction serait beaucoup plus efficace et rentable.

Recommandation 2.2

Par ailleurs, un soutien gouvernemental accru s'avère nécessaire pour accompagner les donneurs d'ouvrage dans l'adoption de ces pratiques novatrices, notamment par la bonification des outils destinés aux municipalités, la standardisation des processus de gestion contractuelle et le renforcement de la formation du personnel. Des programmes de formation et de partage de bonnes pratiques entre municipalités pourraient également accélérer l'adoption de solutions.

Recommandation 2.3

Enfin, l'accélération de la reconnaissance des équivalences constitue une mesure clé pour réduire les coûts des intrants, faciliter l'accès à des matériaux et solutions alternatifs, et ainsi contribuer à une meilleure compétitivité et à une plus grande efficacité des projets. Un participant suggère l'intégration de critères de valeur ajoutée dans les appels d'offres, ou de sortir du modèle du plus bas soumissionnaire pour choisir le soumissionnaire le plus bas de la moyenne.

À cet égard, le recours accru à des modes de gestion collaboratifs permettrait d'optimiser la planification des projets, de stimuler l'élaboration de solutions innovantes et de

renforcer la gestion des risques en impliquant plus étroitement l'ensemble des parties prenantes dès les premières phases pour rétablir la collaboration.

3) Allègement contractuel

Afin d'améliorer l'efficacité et la transparence dans la réalisation des projets d'infrastructures, plusieurs ajustements structurants doivent être envisagés.

Pour commencer, les entrepreneurs soulignent l'importance d'encourager l'adoption de devis types, par exemple le CCDG, qui permettent l'utilisation de matériaux recyclés et de techniques alternatives éprouvées. Les municipalités devraient être sensibilisées aux économies réelles générées par ces approches, tant sur le plan des coûts initiaux que de l'entretien à long terme. La valorisation de l'entretien en amont avant d'atteindre le stade coûteux de la réparation. L'ajout de critères de valeur ajoutée dans les appels d'offres, plutôt que de se limiter au plus bas prix, favoriserait aussi l'innovation pour sortir du carcan du modèle du plus bas soumissionnaire.

Recommandation 3.1

Ensuite, il importe de continuer à soutenir les services de camionnage de vrac, tout en assouplissant les exigences obligatoires qui y sont associées, afin de favoriser une plus grande flexibilité opérationnelle et une meilleure adéquation avec les besoins réels des chantiers. L'industrie de la construction se positionne donc en faveur d'un libre marché du camionnage, espérant des gains de productivité et des économies sur les coûts des travaux de réalisation des contrats publics. Ainsi, l'obligation d'embauche devrait être retirée tout en laissant l'opportunité aux camionneurs artisans d'offrir des prix compétitifs.

Recommandation 3.2

D'autre part, l'introduction d'une obligation généralisée, pour l'ensemble des donneurs d'ouvrage, de divulguer en amont les informations essentielles à la réalisation des travaux, telles que la caractérisation des sols ou les données géospatiales (X, Y et Z), permettrait de réduire les incertitudes, d'améliorer la planification et de limiter les risques de dépassement de coûts et de délais.

Recommandation 3.3

Enfin, une refonte des règles encadrant le Bureau des soumissions déposées du Québec (BSDQ) devrait être encouragée afin d'adapter ce mécanisme aux réalités actuelles de l'industrie, de renforcer la transparence et de favoriser une concurrence plus saine et efficiente. Il a par exemple été souligné dans le cadre du sondage réalisé en 2026 qu'une revue importante du BNQ 1809-900 s'impose puisque ce guide contractuel n'est pas du tout adapté aux projets complexes avec plus d'une réception provisoire et des livraisons partielles de travaux avant l'achèvement complet.

4) Résilience des projets face au contexte économique

Dans un contexte économique marqué par la volatilité des coûts et les incertitudes liées aux chaînes d'approvisionnement, il devient crucial de renforcer la résilience des projets d'infrastructures.

Recommandation 4.1

À cet égard, la mise en place d'un chantier gouvernemental visant à intégrer des clauses d'ajustement des prix dans les contrats publics, notamment pour les matériaux et le carburant, permettrait d'assurer une meilleure prévisibilité financière et de favoriser un partage plus équilibré des risques entre l'État et les entrepreneurs.

Recommandation 4.2

Par ailleurs, une optimisation accrue de la gestion des matériaux à toutes les étapes des projets constitue un levier important pour améliorer l'efficacité et la durabilité des interventions, en encourageant la réutilisation et la valorisation des déblais, tout en favorisant la création de synergies entre différents projets au sein d'un même réseau.

5) Les solutions du Regroupement pour de meilleures routes au Québec

Au-delà des constats qu'il dresse sur l'état du réseau routier québécois, le *Regroupement pour de meilleures routes au Québec* propose plusieurs orientations qui rejoignent directement les objectifs des États généraux sur le coût et le financement des infrastructures municipales. Ces recommandations visent à améliorer la durabilité des

infrastructures, à optimiser les investissements publics et à réduire les coûts à long terme. Elles méritent d'être considérées dans la réflexion collective sur l'avenir des infrastructures municipales.

Solution 1 – Assurer un financement prévisible et durable de l'entretien des infrastructures

Le Regroupement recommande d'abord la création de trois enveloppes budgétaires distinctes : une dédiée à l'entretien à très court terme, une consacrée à l'entretien préventif des nouveaux ouvrages sous la forme d'un fonds de prévoyance, et une réservée aux urgences et aux grands projets. Il propose également de planifier les travaux d'entretien sur plusieurs années afin d'assurer une plus grande stabilité et une meilleure prévisibilité des investissements. Le Regroupement insiste par ailleurs sur l'importance de prioriser l'entretien préventif pour prolonger la durée de vie des infrastructures, de publier annuellement des données régionales claires sur l'état du réseau routier et de réduire progressivement le déficit d'entretien grâce à des investissements ciblés. Enfin, il souligne la nécessité d'obtenir un portrait plus précis et plus complet du déficit de maintien des actifs routiers.

Ces propositions rejoignent directement les objectifs des États généraux, qui visent à identifier des mécanismes permettant d'améliorer la planification, la transparence et la pérennité du financement des infrastructures municipales.

Solution 2 – Accélérer l'intégration de l'innovation

Le Regroupement recommande la mise en place de mesures concrètes pour favoriser l'innovation dans le secteur des infrastructures routières. Il propose notamment la création d'un programme officiel de chantiers pilotes et d'innovation ainsi que la réservation d'une portion des budgets annuels à des projets expérimentaux supervisés. Il suggère également de recourir davantage à des contrats basés sur la performance plutôt qu'au seul critère du plus bas soumissionnaire conforme, afin de mieux valoriser les solutions offrant les meilleurs résultats à long terme. Le Regroupement recommande en outre de permettre des garanties prolongées lorsque des matériaux innovants sont utilisés et de développer des partenariats permanents entre les ministères, les universités et l'industrie.

Ces pistes de réflexion s'inscrivent directement dans les objectifs des États généraux visant à identifier des approches permettant d'améliorer l'efficacité, la durabilité et la rentabilité des investissements en infrastructures.

Solution 3 – Accroître le recyclage et l'intégration des principes d'économie circulaire

Le Regroupement recommande de fixer des cibles publiques annuelles de recyclage uniformes pour l'ensemble des territoires afin d'assurer une application cohérente des objectifs à l'échelle du Québec. Il propose également d'intégrer davantage les principes de l'économie circulaire dans les appels d'offres, notamment en favorisant la réutilisation et la valorisation des matériaux issus des infrastructures existantes. Enfin, le Regroupement recommande de publier annuellement les résultats obtenus en matière de recyclage afin de favoriser la transparence et le suivi des progrès réalisés.

Ces propositions s'inscrivent dans les réflexions des États généraux portant sur l'optimisation des ressources, la réduction des coûts à long terme et l'amélioration de la durabilité des infrastructures municipales.

Solution 4 – Favoriser une plus grande uniformité des pratiques

Le Regroupement recommande d'uniformiser l'application des normes partout au Québec afin d'assurer une gestion plus cohérente des infrastructures routières. Il propose également de définir des objectifs mesurables pour chaque direction territoriale et de centraliser certaines décisions techniques stratégiques afin de favoriser une meilleure cohérence dans la planification et la réalisation des interventions. Le Regroupement recommande en outre de publier des indicateurs régionaux comparables permettant d'évaluer la performance des différentes directions territoriales du MTMD et de réduire les écarts régionaux observés dans les pratiques d'entretien.

Ces propositions rejoignent les objectifs des États généraux visant à améliorer l'efficacité de la gestion des infrastructures et à favoriser une utilisation optimale des ressources publiques sur l'ensemble du territoire québécois.

Solution 5 – Renforcer le transfert des connaissances et de l'expertise

Le Regroupement recommande la création d'une table permanente réunissant le gouvernement, l'industrie et les universités afin de structurer les échanges et la collaboration. Il propose également d'accélérer le partage des meilleures pratiques entre

les régions et de développer davantage les formations spécialisées pour soutenir le perfectionnement des intervenants. Le Regroupement recommande en outre de publier des bilans annuels sur les innovations implantées afin d'assurer un suivi des avancées et de favoriser leur diffusion. Enfin, il suggère de renforcer les échanges d'expertise avec les autres provinces et les partenaires internationaux pour enrichir les pratiques locales.

Ces propositions s'inscrivent directement dans les objectifs des États généraux visant à améliorer la circulation des connaissances et à renforcer la capacité collective d'innovation dans la gestion des infrastructures municipales

Conclusion

Les constats présentés dans ce mémoire mettent en lumière des enjeux structurels majeurs qui affectent la performance, la prévisibilité et la capacité de réalisation des projets d'infrastructures au Québec. Qu'il s'agisse des lacunes en matière de planification, de la rigidité du cadre contractuel, des lourdeurs administratives, du retard dans l'adoption des innovations ou encore des défis liés à la main-d'œuvre, l'ensemble de ces facteurs contribue à une hausse soutenue des coûts et à une diminution de l'efficacité globale du secteur.

Face à ces constats, les recommandations formulées par l'ACRGTQ proposent une approche cohérente et intégrée visant à agir sur les principaux leviers d'amélioration. En misant à la fois sur une meilleure coordination entre les acteurs, une modernisation des pratiques, un allègement des processus et un renforcement de la résilience contractuelle et opérationnelle, il est possible de créer un environnement plus favorable à la réalisation efficace, durable et prévisible des projets d'infrastructures.

Dans cette perspective, l'ACRGTQ réitère l'importance d'une collaboration étroite entre les donneurs d'ouvrage, les entrepreneurs et les autorités gouvernementales afin de mettre en œuvre des solutions concrètes, adaptées aux réalités du terrain. Les États généraux constituent une occasion privilégiée de jeter les bases de cette transformation. Il importe désormais de traduire ces réflexions en actions structurantes, au bénéfice des finances publiques, de la compétitivité de l'industrie et, ultimement, de la qualité des infrastructures offertes à la population québécoise.



ACRG**TQ** mémoire

CONSTATS ET RECOMMANDATIONS
sur les coûts de construction au Québec

2026

	CONSTATS	IMPACTS
01 Planification déficiente et manque de prévisibilité	<ul style="list-style-type: none"> – Concentration des émissions d’AO à une même période de l’année, sans concertation préalable entre les DDO. – Depuis quelques années, multiplication considérable des directives de changement amenant des délais et des incohérences sur les bordereaux, devis et séquençage. Attribuer une imputabilité aux professionnels si erreur. – Arrêts subis et imprévus des appels d’offres/contrats. Reprises non-planifiées et urgentes. Génère de l’incertitude et de l’imprévisibilité. Stop and go : pire erreur! – Les coûts des projets sont annoncés trop tôt dans le processus avec des plans et devis incomplets ou un concept trop embryonnaire. 	En haute saison d’émission d’AO, capacité plus limitée des entrepreneurs à soumissionner. Écarts entre le marché et l’estimation budgétaire, dépassements de coûts, retards importants provoquant du roulement de personnel et une perte de connaissance.
02 Lourdeur contractuelle et cadre réglementaire rigide	<ul style="list-style-type: none"> – Mode traditionnel d’appel d’offres : peu d’ouverture des donneurs d’ouvrage à des équivalences pour l’approvisionnement (alternatives innovantes, nouvelles technologies moins coûteuses). – Ouvrages temporaires : conception déjà très avancée limitant les idées/solutions des EG quant à la récupération ou la réutilisation. – Clauses inéquitables qui génèrent des coûts démesurés (camionnage en vrac, arpenteurs géomètres, exigences techniques superflues, RSS). – Délais d’exécution des travaux parfois jugés irréalistes par les EG, assortis de possibilité de lourdes pénalités. – Paiement à l’EG d’éléments structuraux uniquement sur des ouvrages complètement exécutés. – Utilisation du BSDQ peu conviviale pour les EG et résulte en conflits avec les soumissionnaires potentiels. – Contraintes environnementales et logistiques augmentant les coûts (ex. stockage des matériaux en emprise). – Les mesures de prévention des lésions professionnelles devraient être élaborées à partir de la planche à dessin et être suffisamment précises pour permettre une base uniforme de soumission à ce chapitre. 	Faible capacité d’innovation, financement des matériaux à la charge de l’EG sur une longue période, manque d’efficacité et hausse des coûts, litiges fréquents et délais supplémentaires liés à la complexité des appels d’offres.
03 Lourdeur administrative et imputabilité décisionnelle	<ul style="list-style-type: none"> – Lenteur décisionnelle au sein des instances étant donné la lourdeur de la structure administrative ce qui freine la réactivité, paralyse des chantiers et génère des coûts. – Gestion des différends peu efficace menant à des situations non résolues qui créent des goulots d’étranglement. – Freins administratifs et réglementaires (dédoublage des processus, manque de coordination interinstitutionnelle). – Alourdissement des obligations de conformité et exigences multiples. 	Coûts récurrents à la hausse (non-conformité et litiges).
04 Adoption tardive de l’innovation et des nouvelles technologies	<ul style="list-style-type: none"> – Ex.: BIM, préfabrication ou automatisation s’explique par une faible littératie numérique et un manque d’accompagnement des donneurs d’ouvrage. – Malgré l’adoption de cadres législatifs plus agiles (LCOP, LCOM), toutes les dispositions législatives et réglementaires permettant leur entrée en vigueur complète ne sont pas encore toutes adoptées. – Augmentation flagrante de la circulation sur les routes retardant considérablement l’efficacité des transports, générant une augmentation des coûts. – Les appels d’offres qui sont encore en technologie CAD. Aucune flexibilité. Perte de temps pour les EG qui chiffrent ce travail dans leur soumission. 	Perte de compétitivité face aux autres provinces et aux investissements étrangers, inefficiences persistantes sur les chantiers et coûts plus élevés faute de solutions.
05 Pénurie de main-d’œuvre, manque de formation et efficacité	<ul style="list-style-type: none"> – Bien que les bassins permettent l’embauche, les futurs employés sont peu ou pas formés. Ce sont les employeurs qui doivent assumer eux-mêmes la formation complète des nouvelles ressources sur les chantiers (coûts). – Faible rétention de la main-d’œuvre formée accentuée par le manque d’attractivité du secteur. – Taux élevé de travailleurs sans formation (jusqu’à 70 %) créant une dépendance aux investissements et formation sur le terrain. – En exigeant des travaux de nuit et en laissant de très courtes plages horaires pour la réalisation des travaux, cela génère un stress important sur le prix et une concentration des ressources (comme la signalisation). Les échéanciers sont beaucoup trop serrés pour des travaux de longue durée. – Pour augmenter la productivité, il faudrait accroître la polyvalence des métiers. – Les mesures de prévention des lésions professionnelles devraient être élaborées à partir de la planche à dessin et être suffisamment précises pour permettre une base uniforme de soumission à ce chapitre. 	Charges financières supplémentaires pour former les employés, délais supplémentaires sur les chantiers, qualité variable des travaux, erreurs de conformité plus fréquentes.
06 Gestion intégrée des données de chantier et des matériaux	<ul style="list-style-type: none"> – Non-divulcation d’informations essentielles à la réalisation collaborative d’un projet. Exemple : données géomatiques X, Y et Z qui sont obligatoires en Ontario. – Information déficiente quant à la caractérisation des sols, voire absence de caractérisation complète dans les appels d’offres. – Manque de synergie entre les projets pour optimiser les déblais ou in situ. – Incompréhension/méconnaissance des types de sols par les techniciens qui classent les sols de façon erronée. Génère ainsi des transports et des traitements de décontamination non nécessaires et extrêmement coûteux. 	De plus en plus de découvertes tardives (ex. matières dangereuses, plantes envahissantes) entraînant des frais exorbitants et une pression supplémentaire sur les budgets.

EN RÉSUMÉ

Les coûts diffèrent entre le marché et les estimations budgétaires. La productivité diminue considérablement de pair avec l’efficacité des projets de construction. Plusieurs irritants ont été soulevés : trop de lourdeurs contractuelles, trop peu d’ouverture pour l’innovation, trop de changements ou de mauvaise planification. **Les solutions passent par plus de prévisibilité, de flexibilité et de collaboration.**



Nos constats permettent d'établir que les gains les plus importants en matière de diminution des coûts et hausse de productivité pourraient être optimisés notamment pendant la phase d'avant-projet et de planification.

Appliquées, les recommandations de l'ACRGQTQ permettraient de résoudre concrètement plusieurs problèmes rencontrés par les entrepreneurs (présentés au recto).

01

Productivité et main-d'œuvre

RECOMMANDATION 1.1

Améliorer la concertation entre les DDO pour mieux étaler la publication des AO, et ainsi maximiser la possibilité pour plus d'EG de soumissionner à un maximum de projets.

RECOMMANDATION 1.2

Favoriser la polyvalence des métiers dans l'industrie de la construction afin de réduire les délais actuels et d'accroître l'efficacité des chantiers.

RECOMMANDATION 1.3

Mettre en place des bourses incitatives pour la formation professionnelle et technique dans les métiers en forte demande de l'industrie et investir dans la formation continue des professionnels pour combler le déficit de compétences.

02

Innovation et modernisation des pratiques

RECOMMANDATION 2.1

Miser davantage sur les modes de gestion collaboratifs afin d'optimiser la planification des projets, favoriser la mise en place de solutions innovantes et améliorer la gestion des risques.

RECOMMANDATION 2.2

Mettre en œuvre des interventions gouvernementales visant à soutenir les donneurs d'ouvrage dans l'adoption de solutions innovantes, notamment par la bonification des outils offerts aux municipalités, la standardisation des processus de gestion contractuelle et la formation du personnel.

RECOMMANDATION 2.3

Accélérer la reconnaissance d'équivalences pour réduire les coûts des intrants.

03

Allègement contractuel

RECOMMANDATION 3.1

Soutenir les services de camionnage de vrac tout en éliminant les exigences obligatoires de celles-ci.

RECOMMANDATION 3.2

Prévoir, pour tous les donneurs d'ouvrage, l'intégration d'une obligation de divulgation d'informations essentielles à la réalisation d'un chantier (ex : caractérisation des sols, données X, y et Z...) en phase de planification de tous les chantiers d'infrastructures au Québec.

RECOMMANDATION 3.3

Encourager les parties prenantes à effectuer une refonte des règles du BSDQ.

04

Résilience des projets face au contexte économique

RECOMMANDATION 4.1

Lancer un chantier gouvernemental visant à inclure des clauses d'ajustement des prix dans les contrats publics (notamment pour les matériaux et le carburant), assurant ainsi une meilleure prévisibilité et une répartition des risques entre l'État et les entrepreneurs.

RECOMMANDATION 4.2

Optimiser la gestion des matériaux à tous les stades des projets afin d'encourager la réutilisation et la valorisation des déblais et d'instaurer des synergies entre les différents projets au sein d'un même réseau.

CONSTRUIRE ENSEMBLE



Qui est l'ACRGQTQ?

L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGQTQ) représente, depuis 1944, plus de 700 membres actifs du secteur génie civil et voirie. Elle regroupe des employeurs œuvrant notamment dans la construction d'infrastructures routières, énergétiques, municipales et en signalisation. Mandataire de la négociation et de l'application de la convention collective du secteur, elle représente plus de 2 700 employeurs et 40 000 travailleurs, et agit également comme partie patronale reconnue dans l'industrie de la signalisation routière.

D'où viennent ces constats et recommandations?

Afin de documenter les principaux enjeux du secteur, l'ACRGQTQ et l'Association québécoise des entrepreneurs en infrastructures (AQEI) ont mené, à l'été 2025, des consultations conjointes auprès de leurs membres. Réunissant des entrepreneurs actifs sur le terrain, ces échanges ont permis de faire ressortir des constats partagés et d'alimenter les recommandations présentées dans ce document.

Les deux associations ont fusionné au début de l'année 2026. La nouvelle organisation porte le nom de l'ACRGQTQ.