

Regroupement pour de meilleures routes au Québec Prévenir plutôt que reconstruire

Constats et recommandations

Mai 2026

Présenté par

Regroupement pour de
meilleures routes au
Québec

Regroupement pour de meilleures routes au Québec

Prévenir plutôt que reconstruire

Sommaire exécutif

Le réseau routier québécois se détériore plus rapidement que notre capacité collective à l'entretenir. Aujourd'hui, 50 % des routes du Québec sont en mauvais ou très mauvais état et le déficit de maintien des actifs routiers avoisine les 31 milliards de dollars, alors qu'il était 12,8 milliards de dollars en 2017.

Pendant que les coûts explosent, les interventions préventives sont trop souvent repoussées au profit de travaux majeurs et d'urgence. Par conséquent, on observe plus de reconstruction, plus de congestion, plus de fermetures et une pression croissante sur les finances publiques.

Au Québec, 50 % des routes sont en mauvais ou très mauvais état alors que le déficit de maintien des actifs routiers avoisine maintenant les 31 milliards de dollars

Le Québec possède pourtant tous les outils nécessaires pour faire mieux :

- Une expertise reconnue;
- Des entreprises spécialisées;
- La possibilité d'utiliser davantage de matériaux recyclables;
- Des technologies innovantes.

Le problème n'est pas l'absence de solutions

Le problème, c'est l'absence d'une stratégie stable, prévisible et uniforme pour entretenir durablement les routes.

Le *Regroupement pour de meilleures routes au Québec* propose cinq grandes orientations afin d'améliorer l'état du réseau routier tout en réduisant les coûts à long terme pour les contribuables.

1. Mettre l'argent à la bonne place

Créer un budget distinct et un fonds de prévoyance pour éviter que les mégaprojets et les urgences retardent l'entretien régulier des routes.

2. Miser sur l'innovation pour des routes qui durent

Accélérer l'intégration de nouvelles technologies et de matériaux plus durables comme c'est déjà le cas ailleurs au Canada et aux États-Unis.

3. Recycler davantage

Le Québec recycle moins que plusieurs juridictions comparables, comme l'Ontario ou le Michigan. Pourtant, le recyclage permet de réduire les coûts, les émissions de GES et l'utilisation de nouvelles matières premières.

4. Les mêmes règles partout au Québec

Réduire les écarts régionaux dans l'application des normes afin d'améliorer l'efficacité des travaux.

5. Accélérer le transfert d'expertise

Renforcer la collaboration entre le MTMD, l'industrie et les universités afin de diffuser plus rapidement les meilleures pratiques.

C'est le temps d'agir

Le Québec ne peut plus se permettre d'attendre que les routes soient rendues à la fin de leur vie utile avant d'intervenir.

Investir davantage en prévention sur le réseau routier permettra :

- De prolonger la durée de vie des chaussées;
- De réduire les coûts de reconstruction;
- D'améliorer la sécurité des usagers;
- De diminuer les impacts environnementaux;
- De mieux protéger les fonds publics pour les générations futures.

Mise en contexte

Le Québec fait face à un défi majeur : l'état de notre réseau routier se détériore plus rapidement que notre capacité collective à l'entretenir.

Chaque année, les citoyens paient davantage pour des routes qui durent moins longtemps. Les nids-de-poule se multiplient, les fermetures de voies s'accumulent et les travaux d'urgence remplacent progressivement l'entretien préventif. Aussi, ce qui relevait autrefois du confort de conduite est aujourd'hui devenu un véritable enjeu de sécurité pour les usagers de la route.

Le réseau routier québécois est l'une des infrastructures les plus stratégiques de notre vaste territoire. C'est la colonne vertébrale de notre économie. À titre d'exemple le coût de la congestion routière uniquement dans le Grand Montréal est évalué à 6,1G\$ pour l'année 2023.¹

Nous sommes tous bien placés pour constater que son état se dégrade année après année.

Nous faisons collectivement face à une réalité préoccupante :

- 50% des routes sont en mauvais ou en très mauvais état² ;
- Le déficit de maintien d'actifs augmente et avoisine maintenant les 31G\$;
- Les budgets d'entretien demeurent imprévisibles, insuffisants et vulnérables aux cycles politiques ;
- Les innovations reconnues ailleurs au Canada ou dans le monde sont peu ou pas utilisées au Québec ;
- Les pratiques de recyclage et d'économie circulaire sont en retard sur les standards nord-américains;

Pourtant, les solutions existent et c'est ainsi que différentes organisations et entreprises ont décidé d'unir leurs voix pour exiger une transformation durable de la manière dont le Québec entretient, réhabilite et modernise ses routes.

¹ Communauté métropolitaine de Montréal, Congestion routière : une facture annuelle de 6 G\$ pour la région métropolitaine de Montréal, Septembre 2024.

<https://cmm.qc.ca/communiqués/congestion-routiere-une-facture-annuelle-de-6-g-pour-la-region-metropolitaine-de-montreal-2/>

² Rapport de la Vérificatrice générale, Conservation des chaussées du réseau routier Audit de performance Ministère des Transports et de la Mobilité durable, Novembre 2023, page 13

https://www.vgq.qc.ca/Fichiers/Publications/rapport-annuel/204/VGQ_nov2023_ch2_Chausse.pdf

Qui sont les membres du Regroupement ?

- Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec
- Bitume Québec
- CAA-Québec
- Colas Québec
- Conseil du patronat du Québec
- Éric Lachance-Tremblay, professeur en génie de la construction, École de technologie supérieure
- Eurovia Québec Construction
- Inter-Cité Construction

Le Québec possède l'expertise technique, les entreprises spécialisées, les matériaux recyclables et les technologies nécessaires pour améliorer durablement l'état du réseau routier. Le problème n'est pas l'absence de solutions. Le problème est l'absence d'une stratégie cohérente et prévisible.

Une stratégie cohérente et prévisible est devenue nécessaire pour l'entretien de nos routes.

La raison d'être du Regroupement est de sensibiliser les autorités gouvernementales sur les questions suivantes :

- L'amélioration de la sécurité des usagers de la route ;
- La prolongation de la durée de vie des routes ;
- Une meilleure utilisation des fonds publics ;
- Une réduction des coûts à long terme ;
- L'accélération des travaux
- La diminution de l'empreinte environnementale des infrastructures.

Nos propositions

1. Mettre l'argent à la bonne place

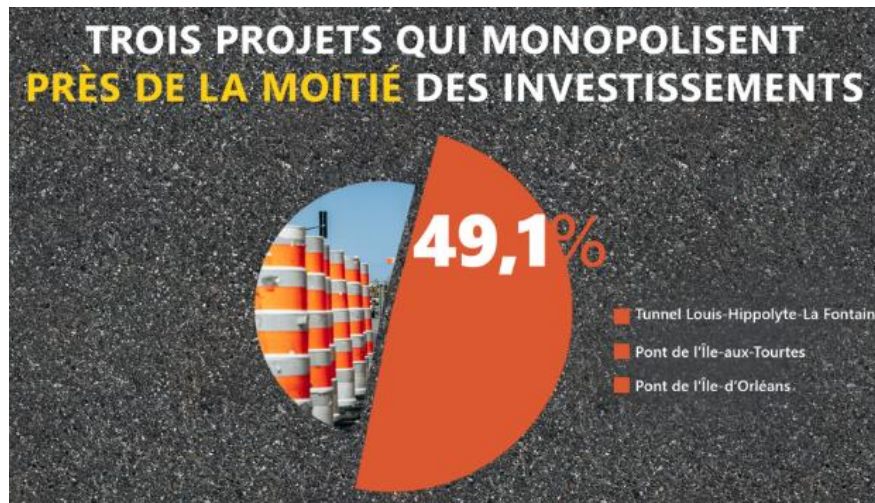
Le constat

Le réseau routier québécois souffre d'un sous-investissement chronique en entretien préventif. Pendant ce temps, 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:

Trois projets qui monopolisent près de la moitié des investissements³

Projet	Coût estimé
Tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine	2,36 G\$
Pont de l'Île-aux-Tourtes	2,30 G\$
Pont de l'Île-d'Orléans	2,76 G\$
Total des projets (40)	15,1 G\$



Pendant que ces projets mobilisent une grande partie des budgets disponibles, plusieurs routes secondaires attendent des interventions essentielles.

Ces projets sont essentiels et personne ne remet leur importance en question. Notre point est qu'ils mobilisent une très grande part des budgets disponibles, ce qui réduit la capacité d'intervenir rapidement sur plusieurs autres routes qui se détériorent elles aussi.

Résultat : des centaines de routes voient leurs travaux reportés d'année en année. Le Québec continue ainsi à reconstruire des infrastructures dans un état de détérioration avancé au lieu d'intervenir plus tôt pour éviter leur dégradation.

Pourquoi c'est un problème

Une chaussée qui n'est pas entretenue au bon moment se dégrade de façon exponentielle. Un simple entretien préventif peut coûter beaucoup moins qu'une reconstruction complète.

Chaque année de retard augmente la facture pour les contribuables.

³ Plan québécois des infrastructures 2026-2036, Réseau routier (en réalisation), pages B53-B54

Un déficit de maintien des actifs qui explose

Selon les données du Plan québécois des infrastructures (PQI), le déficit de maintien des actifs du réseau routier québécois est passé de 12,8 G\$ en 2017 à 31 G\$ aujourd'hui, soit près de ⁴.

Cette hausse démontre que les investissements actuels ne suffisent plus à ralentir la dégradation des infrastructures.

Nos solutions

1. Créer trois enveloppes budgétaires distinctes :
 - a) Une pour l'entretien à très court terme
 - b) Une pour l'entretien préventif à mettre en place immédiatement pour les nouveaux ouvrages (fonds de prévoyance)
 - c) Une pour les urgences et les grands projets
2. Planifier les travaux d'entretien sur plusieurs années pour assurer plus de stabilité et de prévisibilité.
3. Prioriser l'entretien préventif pour prolonger la durée de vie des routes.
4. Publier chaque année des données régionales claires sur l'état du réseau routier.
5. Réduire progressivement le déficit d'entretien grâce à des investissements ciblés.
6. Obtenir un portrait réel de la situation du déficit de maintien des actifs routiers.

2. Miser sur l'innovation pour des routes qui durent

Le constat

Le Québec possède des entreprises capables de développer des solutions routières innovantes. Pourtant, ces innovations sont encore très peu utilisées sur le réseau du MTMD. Aujourd'hui, la majorité des innovations techniques sont implantées auprès des municipalités ou du secteur privé plutôt qu'au sein des projets du MTMD.

À cet effet, des entreprises basées au Québec développent déjà :

- Des enrobés à module élevé;
- Des bitumes bas carbone ;
- Des chaussées plus résistantes à l'orniérage ;

⁴ Plan québécois des infrastructures 2017-2027, page 88 https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/secretariat-du-conseil-du-tresor/publications-adm/budgets/2026-2027/6_plan_quebécois_infrastructures.pdf

https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/17-18/infrastructuresPubliquesQuebec.pdf

Plan québécois des infrastructures 2016-2026, page A31

https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/secretariat-du-conseil-du-tresor/publications-adm/budgets/2026-2027/6_plan_quebécois_infrastructures.pdf

- Des matériaux permettant de prolonger la durée de vie des routes.

Mais les mécanismes actuels d’approvisionnement limitent fortement leur intégration dans les projets du MTMD.

Pourquoi c’est un problème

Faute d’innovation, les méthodes traditionnelles n’offrent pas toujours les meilleures performances à long terme. Plusieurs études récentes mettent d’ailleurs en lumière des défaillances importantes dès les cinq premières années suivant leur mise en œuvre.

Le Québec se prive ainsi de technologies innovantes capables de :

- Limiter les interventions futures ;
- Réduire les coûts d’entretien ;
- Accroître la durabilité des chaussées.

L’innovation québécoise reste trop souvent sur la tablette

Selon les données de l’industrie, 95 % des innovations routières sont actuellement implantées à l’extérieur des projets du gouvernement provincial. Il en est tout autrement dans plusieurs municipalités qui sont plus ouvertes aux autres technologies, notamment en autorisant des projets pilote sur certains tronçons routiers.

Trop peu d’innovations technologiques se retrouvent sur les routes du Québec.

Nos solutions

1. Créer un programme officiel de chantiers pilotes et d’innovation.
2. Réserver une portion du budget annuel à des projets expérimentaux supervisés.
3. Introduire davantage de contrats basés sur la performance plutôt que de les octroyer aux plus bas soumissionnaires conformes.
4. Permettre des garanties prolongées lorsque des matériaux innovants sont utilisés.
5. Développer des partenariats permanents entre le ministère, les universités et l’industrie.

3. Recycler davantage

Le constat

Le Québec utilise beaucoup moins de matières recyclées que plusieurs juridictions comparables. Alors que les normes permettent déjà jusqu’à 20 % de granulats bitumineux recyclés (GBR), certaines directions territoriales en restreignent encore davantage l’utilisation.

Résultat :

- Des matériaux déjà payés sont acheminés vers les sites d’enfouissement ;

- Des matières premières neuves doivent être achetées pour remplacer celles déjà disponibles ;
- Les coûts augmentent ;
- L’empreinte carbone demeure élevée.

Pourquoi c’est un problème

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 ;
- Diminuer l’extraction de nouvelles matières premières.

Le Québec accuse actuellement un retard important par rapport à d’autres États.

Comparaisons internationales⁵

Pour l’asphalter, selon les estimations de l’industrie, faire passer le taux moyen de matière recyclée de 14 % à 26,5 % permettrait chaque année⁶ :

- D’économiser 919 500 tonnes de granulats ;
- D’économiser 48 000 tonnes de bitume ;
- De réduire considérablement les coûts d’enfouissement ;
- De diminuer les émissions de GES.

Selon les scénarios étudiés, les économies potentielles pourraient atteindre plus de 133 M\$ par année⁷.

Juridiction	Taux moyen de recyclage
Québec	14 %
Ontario	16,2 %
Ohio	32 %
Michigan	29 %
Japon	47 %

Source : Colas 2024

Une approche plus verte

Doubler le taux d’asphalte recyclé au Québec équivaldrait à retirer des milliers de voitures des routes en termes d’émissions de GES.

⁵ Rapport de COLAS / [National Asphalt Pavement Association \(NAPA\)](#), 2024

⁶ Bitume Québec, Sondage annuel 2024, page 5.

⁷ Estimations de Colas, 2024. 133 M\$ d’économie, si utilisation de 40 % d’asphalte recyclé.



Nos solutions

1. Fixer des cibles publiques annuelles de recyclage identiques pour chaque direction territoriale;
2. Intégrer davantage les principes d'économie circulaire dans les appels d'offres;
3. Publier annuellement les résultats obtenus en matière de recyclage.

4. Les mêmes règles partout au Québec

Le constat

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 ;
- Des inégalités régionales.

Pourquoi c'est un problème

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.

Nos solutions

1. Uniformiser l'application des normes partout au Québec;
2. Définir des objectifs mesurables pour chaque direction territoriale.
3. Centraliser certaines décisions techniques stratégiques.

4. Publier des indicateurs régionaux comparables.
5. Réduire les écarts régionaux dans les pratiques d'entretien.

5. Accélérer le transfert d'expertise

Le constat

L'expertise en travaux routier 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.

Pourquoi c'est un problème

Une mauvaise diffusion des connaissances entraîne :

- Des méthodes variables ;
- Des travaux moins performants ;
- Des coûts plus élevés ;
- Des résultats inégaux.

D'autres provinces utilisent davantage les techniques préventives

Plusieurs provinces canadiennes utilisent davantage :

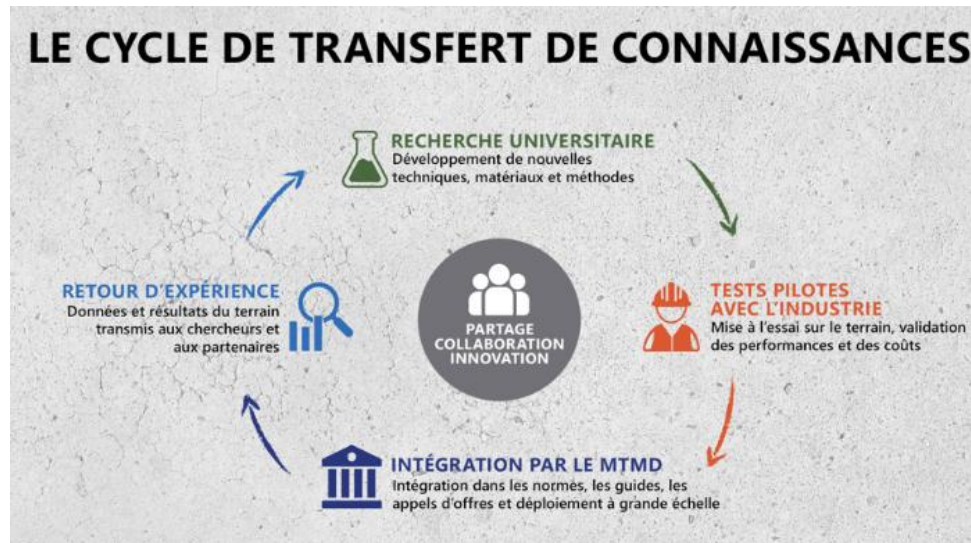
- Les traitements de surface ;
- Les retraits en place ;
- Les techniques de préservation de chaussées.

Ces méthodes permettent souvent de prolonger la durée de vie des routes à moindre coût.

Le Québec investit encore trop dans la reconstruction lourde

Parce que le Québec a négligé l'entretien de ses routes, le réseau routier demeure davantage orienté vers des interventions majeures plutôt que vers des approches préventives et ciblées.

Cette stratégie augmente les coûts à long terme.



Nos solutions

1. Créer une table permanente gouvernement-industrie-universités;
2. Accélérer le partage des meilleures pratiques entre les régions;
3. Développer davantage les formations spécialisées;
4. Publier des bilans annuels sur les innovations implantées;
5. Favoriser l'échange d'expertise avec les autres provinces et partenaires internationaux.

Conclusion

Le Québec ne peut plus se permettre de réparer ses routes uniquement lorsqu'elles sont rendues à la fin de leur vie utile. Chaque année de retard augmente les coûts, réduit la qualité du réseau et alourdit le fardeau pour les contribuables.

Le Québec possède pourtant tous les outils nécessaires pour faire mieux :

- Des entreprises innovantes ;
- Des experts reconnus ;
- Des technologies performantes ;
- Des matériaux recyclables ;
- Une expertise technique de haut niveau.

Il faut maintenant moderniser nos pratiques. Investir dans l'entretien préventif, le recyclage, l'innovation et l'uniformité des règles permettra :

- D'améliorer la qualité des routes ;
- De réduire les coûts à long terme ;
- De diminuer les impacts environnementaux ;
- De mieux protéger les fonds publics.

Ce qui relevait autrefois d'une simple question de confort de roulement est aujourd'hui devenu un véritable enjeu de sécurité routière. Certaines routes en très mauvais état sont littéralement devenues dangereuses. On peut d'ailleurs établir un parallèle avec les effondrements de viaducs survenus au début des années 2000. En effet, les problématiques observées sur certaines routes du Québec rappellent l'importance d'intervenir avant que la situation ne se détériore davantage et que ça devienne un enjeu de sécurité. Il est temps d'agir afin d'éviter de répéter les erreurs du passé.

***Prévenir plutôt que reconstruire.
C'est le choix le plus responsable et durable.***

LEXIQUE

MTMD

Ministère des Transports et de la Mobilité Durable.

Bitume bas carbone

Le bitume bas carbone désigne des solutions d'enrobés routiers conçus pour réduire significativement les émissions de CO₂ grâce à l'utilisation de matériaux biosourcés, recyclés ou de procédés à plus basse température.

Ces technologies, comme Vegeroad, Vegecol, Recycol ou Easycold, permettent de diminuer l'empreinte carbone des chaussées de 30 à 70 % tout en maintenant des performances comparables aux solutions traditionnelles.

Enrobés à module élevé (EME)

Des revêtements d'asphalte renforcés qui rendent les routes plus résistantes et durables que les enrobés traditionnels.

Granulat bitumineux recyclé (GBR)

Le GBR est un matériau recyclé provenant de l'asphalte retiré lors de travaux sur les routes, stationnements ou aires d'entreposage. Il peut être réutilisé directement sur des chantiers routiers ou stocké dans des sites spécialisés pour un usage futur.

Orniérage

Déformation du sol ou de la chaussée causée par le passage répété des véhicules, qui crée des rainures appelées ornières.

Retraitement

Une méthode de recyclage qui consiste à réutiliser les matériaux d'une chaussée usée directement sur place. Les anciens enrobés sont broyés et mélangés à des liants et des granulats afin de créer une nouvelle base ou un nouveau revêtement de route.

Traitement de surface

Le traitement de surface est une technique routière qui consiste à appliquer des couches de bitume et de granulats pour protéger et améliorer l'état des routes. Elle sert notamment à réduire la poussière, rendre la conduite plus confortable, imperméabiliser la surface et prolonger la durée de vie des chaussées à moindre coût.

Techniques de préservation de chaussées

Les techniques de préservation des chaussées regroupent les interventions préventives réalisées sur des routes encore en bon état afin de ralentir leur dégradation, prolonger leur durée de vie et éviter des travaux de reconstruction plus lourds et coûteux.