



Association des constructeurs
de routes et grands travaux du Québec

ACRGTQ

ACRGTQ mémoire

Remarques et recommandations de
l'Association des constructeurs de
routes et grands travaux du Québec

2023



Table des matières

3 PRÉAMBULE ET MISE EN CONTEXTE.

4 SOMMAIRE DES ENJEUX.

5 FINANCES ET INFLATION

- Augmenter les investissements dans la réfection des infrastructures de génie civil et voirie.

- Soutenir les entrepreneurs et la chaîne d'approvisionnement en finançant l'indexation des coûts relatifs au carburant et ceux relatifs à l'approvisionnement des matériaux dans le secteur municipal.

- Soumettre les contrats municipaux et parapublics à l'encadrement réglementaire sur les délais de paiement.

6 MAIN-D'ŒUVRE

- Améliorer le Programme des travailleurs étrangers temporaires afin qu'il soit mieux adapté à l'industrie de la construction.

- Investir davantage afin d'améliorer l'offre de formation pour les métiers de la construction dans les grands centres et en région.

8 TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET NUMÉRIQUE

- Encourager et accélérer les efforts de décarbonisation et d'innovation de l'industrie.

- Soutenir les efforts de valorisation de l'industrie.

11 CONCLUSION



PRÉAMBULE ET MISE EN CONTEXTE

L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ci-après « l'ACRGTO »), incorporée en 1944, représente les entrepreneurs qui réalisent les travaux de construction de génie civil et de voirie au Québec.

Elle regroupe également l'ensemble des employeurs du secteur génie civil et voirie 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* (ci-après « Loi R-20 »). À ce titre, elle représente plus de 2 600 employeurs actifs au sein de l'industrie de la construction de routes, d'ouvrages de génie civil et de grands travaux, lesquels emploient plus de 43 700 salariés ayant travaillé 37,6 millions d'heures estimées par la Commission de la construction du Québec (CCQ) en 2021¹.

Le secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction est un domaine névralgique pour le développement économique du Québec. La CCQ estimait à 17,8 G \$ la valeur des dépenses en immobilisations pour les projets de ce secteur en 2021². Avec la relance économique post COVID-19 qui se poursuit, les investissements prévus au Plan québécois des infrastructures (PQI) qui ne cessent d'augmenter et les nombreux projets visés par la nouvelle *Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure*, tout indique que les activités liées au monde de la construction continueront de s'accroître.

Or, depuis 2015, les données du système électronique d'appels d'offres du gouvernement du Québec indiquent que le nombre de soumissionnaires déposant une proposition lors d'appels d'offres publiques est en baisse constante, le secteur du génie civil et de la voirie n'y fait pas exception. Des baisses du nombre de soumissionnaires ont également été constatées chez Hydro-Québec et dans le monde municipal. Les acteurs du marché de la construction s'entendent pour dire que cette situation est notamment causée par la rareté de la main-d'œuvre. Toutefois, d'autres facteurs génèrent également une perte d'intérêt des entrepreneurs pour les projets de construction initiés par les donneurs d'ouvrage publics tels que l'absence de mesures incitatives à l'innovation, des modes de réalisation contractuels mal adaptés, des retards dans les paiements et un manque d'expertise chez certains donneurs d'ouvrage³.

Des constats s'imposent et heureusement, les pistes de solutions sont multiples. Ainsi, le présent mémoire ne constitue pas une liste exhaustive des recommandations que l'ACRGTO pourrait formuler pour corriger cette situation. Il soulève néanmoins quelques pistes de réflexion et il formule des recommandations que l'ACRGTO désire soumettre au gouvernement dans le cadre de la préparation de son plan budgétaire 2023-2024.

¹ Commission de la construction du Québec, *Statistiques annuelles de l'industrie de la construction 2021*, avril 2021.

² Id.

³ Raymond Chabot Grant Thornton pour le GAMP, *Consultation visant à évaluer le niveau d'intérêt des entrepreneurs et des professionnels envers les marchés publics*, avril 2021.

SOMMAIRE DES ENJEUX

L'ACRGTO souhaite attirer votre attention plus particulièrement sur trois grands enjeux essentiels, à savoir : les finances et l'inflation, la rareté de la main-d'œuvre de même que la transition énergétique et numérique. Pour chacun de ces enjeux, l'ACRGTO a identifié des mesures visant à améliorer la productivité des entreprises, à accroître la richesse du Québec et à favoriser le développement durable

Finances et inflation

- Augmenter et stabiliser les investissements dans la réfection des infrastructures de génie civil et voirie afin de combler le déficit d'entretien et atteindre les objectifs ministériels.
- Soutenir les entrepreneurs et la chaîne d'approvisionnement en finançant l'indexation des coûts relatifs au carburant et ceux relatifs à l'approvisionnement des matériaux dans le secteur municipal.
- Soumettre les contrats municipaux et parapublics à l'encadrement réglementaire sur les délais de paiement.

Rareté de main-d'œuvre

- Améliorer le Programme des travailleurs étrangers temporaires afin qu'il soit mieux adapté à l'industrie de la construction.
- Investir davantage afin d'optimiser l'offre de formation pour les métiers de la construction dans les grands centres et en région.

Transition énergétique et numérique

- Poursuivre le financement pour l'implantation du BIM jusqu'à l'échéance de la feuille de route en 2026 et bonifier les sommes dédiées à l'accompagnement et à la formation pour une transition numérique.
- Améliorer le financement aux entreprises de construction pour les dépenses liées à la décarbonation de l'industrie et à la santé et sécurité du travail en chantier.
- Appuyer les objectifs de valorisation de l'industrie en finançant la réalisation d'études sur le réemploi des matières résiduelles générées par le secteur de la construction, de la rénovation et de la démolition pour le secteur génie civil et voirie.
- Soutenir l'évolution des connaissances pour développer davantage l'avenue portant sur la restauration des sites de carrières.

FINANCES ET INFLATION

1. Augmenter les investissements dans la réfection des infrastructures de génie civil et voirie

En mars 2022, le gouvernement a rendu public son PQI 2022-2023. Il s'agit d'un plan de 142,5 milliards de dollars, soit le niveau le plus élevé jamais annoncé. L'ACRGTO se réjouit des investissements annoncés, notamment sur le réseau routier, en matière de transport collectif et d'infrastructures municipales. Pour le réseau routier, avec ses 30,7 milliards de dollars, il s'agit du montant le plus important planifié au PQI depuis neuf ans. Précisément, près de 23,5 milliards, soit 76 % des investissements totaux, seront consacrés au maintien d'actifs et au remplacement et à la prise en charge du déficit de maintien d'actif des infrastructures du réseau routier.

L'ACRGTO regrette néanmoins la baisse des sommes dédiées à l'entretien des chaussées. En effet, par rapport à l'annonce des investissements 2021-2023, c'est 180 millions de dollars de moins qui seront investis sur deux ans afin d'entretenir les routes. Dans son Bilan de l'état des chaussées du réseau supérieur, le ministère des Transports du Québec annonçait que pour l'année 2021-2022, les prévisions d'investissement étaient de 787 millions de dollars pour la conservation du réseau routier québécois. On se rappellera que les chaussées du réseau supérieur sont actuellement en bon état dans une faible proportion de 50 % selon la longueur⁴. Ce faisant, il est fondamental de ne pas négliger l'entretien des routes afin d'éviter leur réfection complète (et nécessairement plus onéreuse) dans les prochaines années. -

⁴ PQI 2022-2032, p. 108-109

Considérant ce qui précède, l'ACRGTO demande plus de stabilité et une récurrence dans les investissements des

prochaines années affectés à la réfection des chaussées du réseau supérieur. Précisément, nous sommes d'avis que la proportion des sommes dédiées à la réfection des chaussées doit être au moins équivalente à celles dédiées à la réfection des autres infrastructures du réseau.

2. Soutenir les entrepreneurs et la chaîne d'approvisionnement en finançant l'indexation des coûts relatifs au carburant et ceux relatifs à l'approvisionnement des matériaux dans le secteur municipal

Dans la dernière année, les hausses des coûts du carburant et des matériaux ont eu des impacts sérieux sur les finances des entreprises de la construction (entrepreneurs généraux, sous-traitants et fournisseurs). Dans plusieurs secteurs et précisément dans le cadre de l'exécution des contrats municipaux, les pertes financières ont été importantes et ont particulièrement affecté les PME de notre industrie. Plus des trois quarts (78 %) des entreprises sondées par les associations ont dû absorber une perte financière en raison de la hausse du coût du carburant et des matériaux.

Dans ce contexte, neuf associations (ABQ, ACQ, ACRGTO, APMLQ, AQEI, Bitume Québec, CEGQ, CMEQ, CMMTO) collaborent afin d'identifier des solutions qui pourraient prévenir une telle situation à plus long terme. Dans le cadre de cette démarche, elles ont sondé l'opinion de leurs membres au regard de l'inclusion de telles clauses d'indexation pour les contrats qui n'en prévoient pas actuellement, notamment les contrats des donneurs d'ouvrage municipaux. Il ne s'agissait donc pas de remettre en question les clauses d'indexation prévues au *Cahier des charges et devis généraux* du ministère des Transports du Québec ou celles d'autres

donneurs d'ouvrage comme Hydro-Québec. Les entreprises sondées représentaient tous les secteurs de l'industrie de la construction : institutionnel, commercial, génie civil, industriel et résidentiel. Il en résulte que 90 % des entreprises sondées désirent que le gouvernement étende l'application des clauses d'ajustement des prix de l'essence et des matériaux dans les appels d'offres.

Ces clauses comportent de nombreux avantages. Soulignons surtout le fait qu'elles préviennent des conflits éventuels et s'appliquent dans les deux sens (un donneur d'ouvrage peut réclamer une baisse de prix si le prix des matériaux ou de l'essence est inférieur au prix signé).

Il demeure qu'actuellement, la majorité des contrats municipaux n'incluent pas de telles clauses. Dans le contexte actuel, cela pousse les entreprises à absorber des pertes en cours de projet. À moyen terme, cette dynamique risque de mettre en péril la capacité des entrepreneurs à soumissionner sur les appels d'offres municipaux, engendrant par le fait même des impacts sur les prix présentés dans les soumissions.

Considérant cela, l'ACRGTO est convaincue qu'il est nécessaire que le gouvernement soutienne les entrepreneurs et la chaîne d'approvisionnement en élaborant une clause d'ajustement du carburant pour le secteur municipal et en finançant l'indexation des coûts relatifs au carburant et ceux relatifs à l'approvisionnement des matériaux pour ce secteur.

3. Soumettre les contrats municipaux et parapublics à l'encadrement réglementaire sur les délais de paiement

La dernière année a été l'occasion pour le gouvernement de confirmer son engagement à mettre fin aux délais de paiement dans l'industrie de la construction.

Quelque temps auparavant, en réponse aux démarches communes des partenaires de l'industrie au sein de la Coalition contre les retards de paiements dans l'industrie de la construction afin d'y remédier, le Conseil du trésor avait mis en place un projet pilote ayant pour but de tester un calendrier de paiement et l'intervention d'un tiers dans le règlement des différends en chantier. Devant ce succès, l'Assemblée nationale du Québec a adopté, le 2 juin 2022, la *Loi visant principalement à promouvoir l'achat québécois et responsable par les organismes publics, à renforcer le régime d'intégrité des entreprises et à accroître les pouvoirs de l'Autorité des marchés publics afin de concrétiser cet engagement en introduisant à même la Loi sur les contrats des organismes publics* des dispositions portant sur le calendrier de paiement obligatoire et un processus de règlement des différends (tiers décideur).

L'ACRGTO appuie fortement cette initiative du gouvernement, laquelle est réclamée par l'industrie depuis plusieurs années et propose que de telles mesures soient imposées aussi aux organismes publics qui ne sont pas visés par le cadre prévu à la Loi sur les contrats des organismes publics, telles que les municipalités et les entreprises du gouvernement (Hydro-Québec).



1. Améliorer le Programme des travailleurs étrangers temporaires afin qu'il soit mieux adapté à l'industrie de la construction

La disponibilité de la main-d'œuvre est un déterminant majeur dans le développement des acteurs du secteur de la construction et dans leur capacité à réaliser les travaux. Qui plus est, la productivité des entreprises de notre secteur est un élément stratégique de la création de richesse et de croissance économique au Québec.

Depuis 2018, l'industrie de la construction doit composer avec le phénomène de rareté de la main-d'œuvre qui est multifactoriel et nécessite des démarches sur plusieurs fronts. Le gouvernement, l'ACRGTO et l'ensemble des acteurs de l'industrie de la construction tentent d'agir afin d'y remédier. Cette problématique n'est d'ailleurs pas sur le point de se résorber considérant que le secteur génie civil et voirie a connu un nombre record d'heures travaillées en 2022 soit 38,5 millions et ne devrait subir qu'une faible baisse du nombre d'heures travaillées en 2023, comme l'estime la CCQ.

L'ACRGTO surveille de près la mise en place du Plan d'action pour le secteur de la construction (Plan d'action) qui prévoit des mesures jusqu'en 2023. Ce plan doit notamment aider l'industrie à attirer de la main-d'œuvre sur les chantiers. Néanmoins, à notre avis, les mesures annoncées jusqu'à maintenant sont insuffisantes pour limiter la problématique.

Au cours des dernières années, l'ACRGTO a travaillé avec le ministère du Travail, le ministère de l'Immigration, la CCQ et le Conseil du patronat du Québec à mettre en place plusieurs mesures visant à contrer les effets de cette pénurie. Plusieurs actions ont d'ailleurs été posées pour faciliter l'embauche de travailleurs locaux. Parmi celles-ci, il importe de citer

quelques-unes des nombreuses démarches de la CCQ à savoir la réalisation d'études et de sondages, l'adoption de huit (8) mesures permettant d'augmenter la disponibilité de la main-d'œuvre, la création d'une campagne de publicité et d'un microsite et la création d'un comité de travail sur la rétention dont le rapport faisant état des mesures à mettre sur pied pour accroître la rétention de la main-d'œuvre a récemment été transmis au gouvernement.

Soulignons que le ministère de l'Immigration, de la Francisation et de l'Intégration (MIFI) et le gouvernement fédéral ont agi pour faciliter l'embauche de travailleurs à l'international en concluant une entente afin que le Programme des travailleurs étrangers temporaires (PTET) et le Programme de mobilité internationale soient mieux adaptés aux besoins économiques du Québec. Des mesures d'assouplissement au PTET ont été proposées à la suite de ces travaux qui simplifient notamment les démarches pour les métiers de la construction. Qui plus est, le MIFI tiendra des Journées Québec au Maroc, soit une activité de recrutement pour le domaine de la construction, qui inclut un volet de reconnaissance des compétences dans les métiers effectués par la CCQ.

Cependant, en ce moment, les programmes du MIFI imposent des critères à l'embauche (minimum d'heures de travail à l'année, frais élevés) qui constituent un important frein pour les employeurs de l'industrie du génie civil et de la voirie. En fait, les emplois du secteur de la construction comportent des caractéristiques singulières à savoir, entre autres, leur caractère cyclique et saisonnier, spécialement dans le secteur du génie civil et de la voirie. Il devient alors difficile pour ces entreprises de garantir un tel nombre d'heures lors de la période hivernale. Également, il est actuellement impossible d'appliquer le processus de reconnaissance des acquis pour les manœuvres qui représentent environ 40 % des heures travaillées dans le secteur génie civil et voirie faisant en sorte

qu'il est pratiquement irréalisable d'embaucher des travailleurs temporaires étrangers dans ce domaine via les mécanismes créés par les gouvernements provincial et fédéral.

Les employeurs font également face à plusieurs autres irritants importants lorsqu'il s'agit d'entreprendre des démarches de recrutement à l'international notamment :

- La lourdeur administrative ainsi que les délais de recrutement de 12 à 24 mois;
- Les coûts élevés que représentent les processus d'immigration;
- Les difficultés d'entreprendre les démarches de recrutement à l'international pour les titres occupationnels considérant l'absence de mécanismes de reconnaissance des acquis professionnels.

Le constat est donc le suivant : malgré l'adoption de nombreuses mesures afin de contrer le problème de pénurie de main-d'œuvre du secteur de la construction, la problématique n'est pas réglée. Ainsi, l'ACRGTQ invite le gouvernement provincial, de concert avec le gouvernement fédéral et la CCQ, à prendre des mesures concrètes afin de faciliter l'intégration de la main-d'œuvre étrangère à l'industrie de la construction en adaptant les règles du PTET au caractère saisonnier du secteur génie civil et voirie et en réduisant les délais de recrutement.

Par ailleurs, le gouvernement provincial est définitivement en mesure d'introduire dans la réglementation un mécanisme de reconnaissance des acquis professionnels pour les titres occupationnels. En ce sens, nous proposons de modifier la réglementation pour permettre à un travailleur étranger ayant une expertise correspondant à des tâches de manœuvre d'utiliser le mécanisme de reconnaissance des acquis professionnels.

2 . Investir davantage afin d'améliorer l'offre de formation pour les métiers de la construction dans les grands centres et en région

L'ACRGTQ a accueilli favorablement l'objectif du gouvernement portant sur la modernisation des programmes de formation professionnelle dans le but de leur donner plus de flexibilité. Cette initiative actuellement en vigueur dans le Plan d'action construction vise notamment l'adaptation de l'offre de formation aux besoins régionaux pour les programmes d'études professionnelles liés aux métiers et aux occupations présentant un déficit de personnes formées. Elle vise à favoriser le démarrage d'un plus grand nombre de petites cohortes dans les programmes d'études menant aux métiers de la construction et à répondre aux besoins de formation en région. L'objectif annoncé de cette mesure est de former 14 cohortes supplémentaires par année.

Toutefois, l'ACRGTQ constate que pour les opérateurs d'équipements lourds notamment, l'offre de formation en région et dans les grands centres accuse encore un déficit. Actuellement, un centre de services scolaire détenant une carte d'enseignement du ministère de l'Éducation pour un métier ou un titre occupationnel peut être autorisé à prêter cette carte à une institution d'enseignement en région pour la création de cohortes.

L'ACRGTQ déplore que ce mécanisme soit encore peu utilisé et propose d'augmenter le nombre de prêts de cartes temporaires afin de créer plus de cohortes et une main-d'œuvre mieux formée. Une analyse des besoins de l'industrie dans toutes les régions doit aussi être réalisée avec les centres de formation professionnelle afin de développer une offre qui répondra aux besoins des entreprises dans toutes les régions du Québec.

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET NUMÉRIQUE

1. Encourager et accélérer les efforts de décarbonisation et d'innovation de l'industrie

Poursuivre le financement pour l'implantation du BIM jusqu'à l'échéance de la feuille de route en 2026 et bonifier les sommes dédiées à l'accompagnement et à la formation pour une transition numérique

La productivité des entreprises, leur compétitivité, leur croissance et leur capacité à embaucher de la main-d'œuvre et à la conserver dépendent en autres de leur capacité à innover. À cela s'ajoutent les nombreux bienfaits des outils technologiques sur la diminution des coûts, la diminution des délais et risques d'erreurs, la diminution des lésions professionnelles et la performance des infrastructures à long terme. L'industrie de la construction accuse néanmoins un retard en ce qui a trait à l'innovation et à l'implantation du numérique dans les entreprises et en chantier⁵. Qui plus est, une telle transformation implique des coûts importants, mais ses bénéfices seront incontestablement à l'avantage des donneurs d'ouvrage.

Dans son Plan d'action construction, le gouvernement manifeste sa volonté ferme d'inciter et d'accompagner les entreprises du secteur à effectuer cette transformation numérique, de la phase de conception du projet jusqu'à sa réalisation, et même son exploitation, par l'utilisation de projets de construction publics. C'est ainsi que la Modélisation des données du bâtiment (BIM) a fait l'objet d'une Feuille de route gouvernementale pour la modélisation des données du bâtiment (2021-2026) (feuille de route), établissant la cadence de son implantation déterminée par la Table des donneurs d'ouvrages publics dont fait partie l'ACRGTQ.

Sa mise en application au sein des entreprises du secteur impliquera l'investissement d'importantes sommes d'argent et de nombreuses heures de travail. Ce faisant, afin d'assurer son implantation de façon efficiente, le gouvernement a annoncé allouer des ressources de 25,3 millions de dollars dans ses exercices financiers 2020-2021 à 2022-2023 pour le virage numérique des entreprises de la construction. Ces investissements permettent de soutenir l'Initiative québécoise pour la Construction 4.0 (IQC 4.0), qui offre un accompagnement et des formations aux entreprises afin de les soutenir dans leur transformation numérique, particulièrement par l'implantation du BIM. Cette initiative permettant un remboursement allant jusqu'à 50 % des dépenses totales est nécessaire pour l'accélération du virage numérique de l'industrie, dont les besoins en formation et accompagnement augmenteront suivant l'avancement de la feuille de route.

En considération de ce qui précède, l'ACRGTQ demande que le financement lié à cette initiative se poursuive au minimum jusqu'à l'échéance de la feuille de route en 2026 et que soient bonifiées les sommes dédiées à l'accompagnement et à la formation pour une transition numérique.

⁵McKinsey Global Institute, 2015.

Améliorer le financement aux entreprises de construction pour les dépenses liées à la décarbonation de l'industrie et à la santé et sécurité du travail en chantier

Les besoins en innovation dans le secteur de la construction dépassent les besoins en transformation numérique précédemment décrits alors que bonifier l'implantation d'équipements technologiques en chantier pourrait permettre à l'industrie d'améliorer ses performances par rapport à la productivité, la durabilité des ouvrages, la

réduction de l’empreinte environnementale des travaux et la santé et la sécurité des travailleurs, ce qui permettrait par le fait même d’attirer la main-d’œuvre compétente dont ont grandement besoin les entrepreneurs.

Dans son budget 2021-2022, le gouvernement annonçait la bonification du crédit d’impôt pour investissement et innovation (C3i), doublant ainsi les taux accordés pour les biens acquis avant le 1er janvier 2023 et annonçant la prolongation de la bonification temporaire de celui-ci pour les biens acquis avant le 1er janvier 2024.

L’ACRGTO propose que cette mesure soit améliorée pour y inclure les dépenses liées à la décarbonation de l’industrie et à la santé et sécurité du travail en chantier. À défaut, elle est d’avis qu’un programme d’appui aux innovations et à l’implantation d’équipements technologiques dédié à la construction devrait être créé pour inciter l’industrie à utiliser les nouvelles technologies.

2. Soutenir les efforts de valorisation de l’industrie

Appuyer les objectifs de valorisation de l’industrie en finançant la réalisation d’études sur le réemploi des matières résiduelles générées par le secteur de la construction, de la rénovation et de la démolition

L’ACRGTO a pris connaissance du Plan pour une économie verte 2030 du gouvernement et regrette qu’aucune action concrète ne soit prévue au regard du secteur génie civil et voirie de l’industrie de la construction qui est un important générateur de matières résiduelles au Québec.

Le secteur du génie civil et de la voirie comprend non seulement les acteurs propres aux contrats publics (donneurs d’ouvrages publics, municipaux et paragonnementaux, sous-traitants et fournisseurs), mais aussi l’ensemble de la chaîne de production (conditionnement), de stockage, de tri et de valorisation des résidus générés par le secteur de la construction, de la rénovation et de la démolition (CRD). Précisément, il

représente aussi l’ensemble des exploitants de carrières et de sablières du Québec ainsi que les exploitants d’usines de béton bitumineux membres de l’ACRGTO.

Les résultats du *Bilan 2021 de la gestion des matières résiduelles au Québec* réalisé par Recyc-Québec sont éloquents. Pour ne citer que ce constat, en 2021, les résidus éliminés provenant du secteur CRD représentaient plus d’un million de tonnes, soit une augmentation de 21 % en comparaison à 2018. Le constat de Recyc-Québec est le suivant : « plusieurs lieux d’enfouissement se retrouvent confrontés à des enjeux de capacité, la quantité de matières résiduelles vouées à l’élimination n’atteint toujours pas les diminutions visées par les différentes mesures mises en œuvre à cette fin »⁶. Le rapport du Bureau d’audiences publiques sur l’environnement, mandaté par le gouvernement en réponse à ce constat, établit qu’afin d’atteindre les objectifs que le Québec s’est fixés, « il faut en faire plus et mieux, en misant notamment davantage sur la réduction et les stratégies d’économie circulaire »⁷

⁶ Recyc-Québec, *Bilan 2021 de la gestion des matières résiduelles au Québec, janvier 2023*.

⁷ Bureau d’audience publique sur l’environnement (BAPE), *Rapport 364 : L’état des lieux et la gestion des résidus ultimes, janvier 2022*.

Bien que nos commentaires portent ici principalement sur le cadre législatif et réglementaire propre au droit de l’environnement, il importe de souligner que l’ACRGTO et ses membres sont favorables à la réforme environnementale qui s’est amorcée depuis quelques années. En effet, l’industrie des carrières, des sablières et des UBB est très sensible à l’importance de minimiser les émissions atmosphériques et est engagée activement dans un processus d’amélioration continue de sa performance environnementale.

Or, l’industrie est soumise à une pression toujours croissante afin de répondre à la demande grandissante des besoins en lien avec les travaux de voirie et de génie civil en ce qui concerne notamment le stockage permanent ou temporaire des CRD. À l’opposé, la réglementation et les exigences environnementales de plus en plus contraignantes rendent l’opération des sites de plus en plus difficile pour les exploitants. L’industrie craint d’ailleurs l’atteinte d’un point de rupture où le stockage de ces matériaux sera saturé si rien n’est fait dès à présent pour aider l’industrie.

Particulièrement, voici les problématiques que nous soulevons à cet égard :

- Certaines matières contenant une proportion définie de matières résiduelles (dont des matériaux certifiés BNQ 2560-600), même si elles sont conditionnées et caractérisées et constituent des produits utilisables (donc non destinés à l'abandon) pour lesquelles l'innocuité environnementale des matières granulaires résiduelles impliquées dans leur composition a déjà été prouvée, demeurent des matières résiduelles. Il en découle un encadrement rigide et une diminution des possibilités d'usages (de valorisation) de ces matières.

Retirer l'étiquette « matière granulaire résiduelle » à ces produits faciliterait leur processus de valorisation et limiterait les risques législatifs associés à leur gestion. Ceci inciterait davantage de producteurs à offrir et à maintenir des services de réception et de distribution de ces matières et les promoteurs à en faire la valorisation.

- La pierre concassée recyclée ne devrait pas être considérée comme une matière résiduelle telle que le prévoit le Règlement concernant la valorisation des matières résiduelles (RVMR). Bien qu'une contamination de la pierre puisse résulter du contexte et/ou de l'emplacement dans lequel elle a été utilisée, ce risque est déjà encadré par la réglementation relative à la gestion des sols contaminés. Si un risque de contamination est suspecté, la pierre, au même titre que les sols, devrait alors faire l'objet d'une caractérisation environnementale de site. Le risque représenté par la réutilisation de pierre concassée recyclée est ainsi négligeable. La pierre présentant des caractéristiques similaires aux sols et ayant été caractérisée et gérée réglementairement comme un sol jusqu'à dernièrement, nous réitérons que cette façon de faire est la plus cohérente.

La gestion de la pierre concassée dite résiduelle s'avère également un défi en chantier. La différenciation des sols et de la pierre concassée peut être très difficile à effectuer

et implique temps et argent pour les entrepreneurs, les donneurs d'ouvrage et les centres de traitements. Or cette mesure vise à encadrer une situation qui présente un risque très faible pour l'environnement. En d'autres mots, le gain occasionné par ce changement est faible en comparaison aux contraintes et aux inconvénients qu'il engendre.

- Les membres de l'ACRGTO déplorent le manque d'opportunités de valorisation des CRD du RVMR. Ils désirent trouver des solutions pour augmenter la proportion des matières résiduelles valorisées, principalement pour celles qui sont générées par notre secteur. À titre d'exemple, les opportunités d'usages pour les matières granulaires résiduelles de catégorie 3 sont extrêmement limitées. Dans une optique de développement durable et afin de réussir cette transition énergétique désirée par le gouvernement et les acteurs de notre industrie, plus d'opportunités d'usages doivent être autorisées dans le cadre de la valorisation des CRD.

Cela dit, l'ACRGTO est et sera toujours en faveur de l'objectif fondamental du gouvernement en la matière : la protection de l'environnement. Elle ne saurait demander au gouvernement de faire fi des principes de précautions et de protection propres au développement durable. Ce faisant, la solution réside dans l'identification et la quantification du risque que représente l'utilisation de ces matières pour l'environnement. C'est pourquoi l'ACRGTO est d'avis que le gouvernement doit financer la réalisation d'études sur le réemploi des CRD afin d'acquérir des données pour soutenir leur valorisation et ainsi contribuer à la transition énergétique du Québec.

Appuyer l'évolution des connaissances pour développer davantage l'avenue portant sur la restauration des sites de carrières

Par ailleurs, l'industrie des carrières au Québec bénéficierait grandement de l'investissement du gouvernement pour la réalisation d'une étude portant sur leur restauration telle qu'encadrée par le *Règlement sur les carrières et sablières* (RCS). En effet, pour faire écho à nos précédents propos au regard de la pierre concassée résiduelle, l'ACRGTO est

d'avis qu'il est temps de permettre la valorisation de la pierre concassée résiduelle à des fins de restauration et de réaménagement d'une carrière. Nous pensons qu'il est adéquat et sans risque pour l'environnement de considérer que la pierre concassée résiduelle de catégories 1 et 2 puisse être valorisée de cette façon.

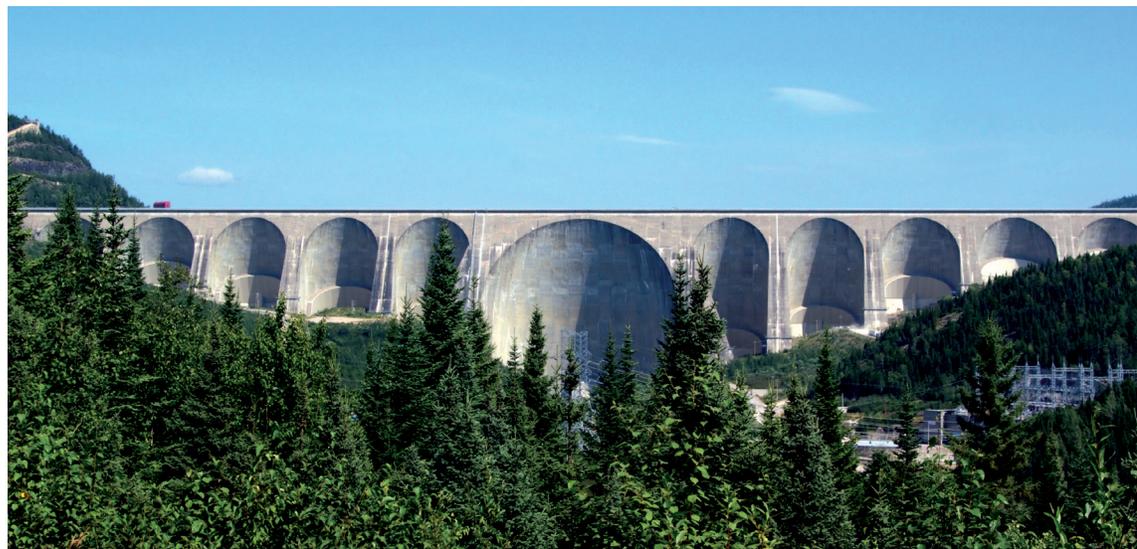
Qui plus est, nous réitérons qu'il est à prévoir que des volumes considérables de pierre concassée résiduelle seront générés au cours des prochaines années provenant du démantèlement notamment de routes et de grands ouvrages. Or, la pierre résiduelle est un matériau dont les caractéristiques sont similaires à celles des sols et est ainsi tout à fait indiquée pour cet usage.

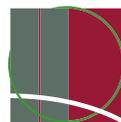
De plus, permettre l'utilisation de pierre concassée pour le remblayage des carrières en vue de leur restauration et réaménagement permettrait d'éviter toute ambiguïté qui pourrait se poser lors de la réception de sols mélangés avec de la pierre concassée.

Ainsi, l'ACRGQT propose que le financement pour la réalisation d'une étude portant sur les risques environnementaux de la pierre concassée résiduelle notamment aux fins de restauration et de réaménagement d'une carrière soit prévu dans le plan budgétaire 2023-2024 du gouvernement.

CONCLUSION

L'ACRGQT rappelle que les entreprises de construction, particulièrement dans le domaine du génie civil et de la voirie, sont soumises à un volumineux encadrement législatif et réglementaire. Ainsi, le gouvernement doit s'assurer de la justesse de l'adoption de ses mesures pour la prochaine année afin de demeurer centré sur une croissance axée sur la transformation technologique et l'innovation, la santé et la sécurité et le développement durable de notre secteur. En ce sens, il doit supporter les entrepreneurs dans cette croissance non seulement sur le plan financier, mais également sur le plan des besoins de main-d'œuvre. L'ACRGQT est convaincue que les mesures proposées dans le présent mémoire permettent d'atteindre cet objectif et que le gouvernement verra à leur accorder une place affirmée dans son budget 2023-2024.





ACRGTO mémoire

Remarques et recommandations de
l'Association des constructeurs de
routes et grands travaux du Québec

2023
