

MÉMOIRE

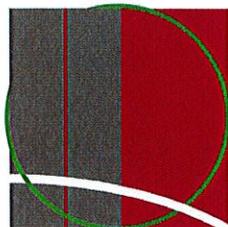
**Présenté à la Commission des finances publiques,
dans le cadre de l'étude du projet de loi n° 66, Loi
concernant l'accélération de certains projets
d'infrastructure**

Par

L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du
Québec

26 octobre 2020

Association
des constructeurs
de routes
et grands travaux
du Québec



ACRGTQ

TABLE DES MATIÈRES

1. PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS DE ROUTES ET GRANDS TRAVAUX DU QUÉBEC.....	3
2. INTRODUCTION	4
3. MISE EN CONTEXTE	4
4. L'ACCÈS AUX LIQUIDITÉS.....	6
5. PROPOSITIONS DANS LE CADRE DE L'OCTROI DES CONTRATS PUBLICS	10
5.1. Opter pour des contrats plus collaboratifs	10
5.2. Le lancement des appels d'offres et l'adjudication des contrats	12
6. LES NOUVEAUX POUVOIRS DE L'AMP	13
7. LA SÉLECTION DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE DE L'ANNEXE I	14
8. RÉSUMÉ DES PROPOSITIONS	14
9. CONCLUSION	15

1. PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS DE ROUTES ET GRANDS TRAVAUX DU QUÉBEC

L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ci-après « l'ACRGTQ »), 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 2 500 entreprises actives au sein de l'industrie de la construction de routes, d'ouvrages de génie civil et de grands travaux, lesquelles emploient plus de 40 000 salariés ayant travaillé 34,9 millions d'heures estimées par la CCQ en 2019.

Les entrepreneurs membres de l'ACRGTQ ont acquis et démontré une expertise exceptionnelle lors de la construction d'ouvrages de génie civil et de voirie au Québec. D'ailleurs, l'histoire des entrepreneurs du Québec est étroitement liée à celle de la modernisation de notre société. Chaque fois que le Québec a connu un développement économique important, les entrepreneurs ont été les artisans privilégiés ayant permis d'améliorer grandement la qualité de vie de nos concitoyens.

Dans un contexte de développement durable, le rôle de l'ACRGTQ est également de promouvoir les intérêts de l'industrie de la construction en génie civil et voirie en général, et ceux de ses membres en particulier. En parallèle, l'ACRGTQ s'est aussi donné comme mission de veiller à ce que ses membres demeurent, auprès des donneurs d'ouvrages, des bâtisseurs éclairés, compétents et fiables.

En accomplissant sa mission, l'ACRGTQ s'assure que le secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction contribue positivement, conformément aux lois existantes, au développement des infrastructures québécoises.

2. INTRODUCTION

L'ACRGTQ remercie le gouvernement de lui donner l'occasion de présenter ses observations à l'égard du *projet de loi n° 66, Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure* (ci-après le « *Projet de loi* »).

L'ACRGTQ est en accord avec l'objectif recherché par celui-ci soit l'accélération de certains projets d'infrastructures dans un but de relance économique à la suite de la pandémie liée au virus de COVID-19. Par ailleurs, l'Association désire soumettre aux membres de la Commission que ce projet de loi constitue une opportunité d'introduire un mode de règlement des différends et de mettre fin aux délais de paiements abusifs dans l'industrie de la construction, permettant ainsi d'injecter des liquidités dans l'économie québécoise. Il s'agit aussi d'une formidable occasion de modifier certaines dispositions concernant l'octroi de contrats publics pour en améliorer l'application, et ce, sans jamais sacrifier les acquis des dernières années à l'égard de la probité et de la saine gestion des deniers publics.

3. MISE EN CONTEXTE

Les chantiers de construction dans le secteur du génie civil et de la voirie ont fondamentalement changé depuis le début de la pandémie liée au virus COVID-19. L'ensemble de la chaîne contractuelle comprend que le retour à la normale nécessitera encore beaucoup de temps et d'efforts. Les membres de l'ACRGTQ ont par ailleurs travaillé ardemment afin que la relance des chantiers se fasse dans le respect de la santé et de la sécurité de l'ensemble des travailleurs.

Toutefois, la survie et l'essor de cette industrie regroupant de grandes et de petites entreprises est mise à mal si les donneurs d'ouvrage n'améliorent pas leurs pratiques contractuelles, notamment en ce qui concerne les délais de paiements.

Ainsi, c'est avec optimisme que l'ACRGTQ constate que le gouvernement prévoit adopter des mesures permettant d'accélérer certains projets d'infrastructure afin de relancer l'économie du Québec. Nous appuyons l'objectif du gouvernement à cet égard et croyons que cette relance économique peut et doit se réaliser en respect des règles d'intégrité des contrats publics.

Qui plus est, nous sommes d'avis que la crise actuelle et les dispositions prises en vue d'en atténuer les effets constituent une opportunité pour toute l'industrie de la construction d'améliorer les pratiques en chantier en adoptant des façons de faire plus innovantes et efficaces.

Les commentaires et propositions de l'ACRGTQ dans le présent mémoire concernent:

- L'accès aux liquidités et le règlement des différends en cours d'exécution des mandats;
- Les modes d'octroi de contrats publics collaboratifs;
- Le lancement des appels d'offres plus tôt et l'adjudication des contrats;
- Les nouveaux pouvoirs de l'AMP;
- La sélection des projets d'infrastructure de l'Annexe I.

4. L'ACCÈS AUX LIQUIDITÉS

L'ACRGTQ est favorable à la disposition 66 du Projet de loi visant à faciliter le paiement rapide aux entreprises pour des travaux publics de construction tel que prévu dans un projet pilote émanant du Conseil du trésor (ci-après le « Projet pilote »).

Toutefois, dans une perspective de favoriser l'accès à des liquidités, nous estimons que des mesures similaires à celles prévues au Projet pilote concernant les calendriers de paiement ainsi que le règlement des différends en cours d'exécution des contrats devraient s'appliquer non seulement à tous les 181 projets prévus dans la pièce législative mais aussi à l'ensemble des chantiers publics de construction. C'est d'autant plus important que cette mesure fait consensus et qu'elle se fait à coût nul pour le gouvernement. En ce sens, le projet de loi 66 est un véhicule législatif approprié pour apporter des changements plus que nécessaires.

Rappelons que les retards de paiement injustifiés ont un effet multiplicateur sur l'ensemble de la chaîne de paiement et fragilisent tous les cocontractants, petites et grandes entreprises. Ils provoquent aussi d'importants enjeux de liquidités pour les entrepreneurs qui se trouvent à financer des travaux publics.

La Coalition contre les retards de paiement dans la construction dont fait partie l'ACRGTQ a fait réaliser une étude d'impact des retards de paiement dans l'industrie de la construction par la firme Raymond Chabot Grant Thornton en 2015. Cette étude a d'ailleurs fait l'objet d'une mise à jour en octobre 2019, laquelle conclut que les délais moyens de recouvrement ont encore augmenté entre 2012 et 2017. Les conclusions de l'étude quant à l'impact financier de ces retards de paiements prévoient que l'ensemble des entreprises du domaine de la construction, tout secteur confondu, sont privées de 7,2 milliards de dollars au-delà du délai de paiement normal de 30 jours. Cela représente 15 % de l'ensemble des dépenses en construction. Aussi, ces retards entraînent des coûts de financement de l'ordre de 137 millions de dollars par année en frais d'intérêts (pour les comptes à recevoir au-delà de 30 jours)¹.

¹ Raymond Chabot Grant Thornton, Coalition contre les retards de paiement dans la construction – Étude d'impact des retards de paiement dans l'industrie de la construction au Québec, Montréal, 26 février 2015, 93 pages.

Les travaux de la Coalition ont permis l'adoption du Projet pilote du Conseil du trésor tel que nous le connaissons aujourd'hui. Celui-ci est particulièrement important dans le domaine du génie civil et voirie puisqu'il impose des délais précis pour l'émission de la facture, pour l'acceptation de la demande de paiement par le donneur d'ouvrage et pour la réception du paiement. Un tel calendrier limite les délais occasionnés par les donneurs d'ouvrage lors de l'acceptation des décomptes progressifs ou finaux, une problématique qui nous a été soulevée par nos membres.

Le Projet pilote permet également de régler à la source et avant qu'ils ne prennent de l'ampleur, les différends pouvant survenir durant l'exécution des projets et, ultimement, certains délais de paiements considérés comme déraisonnables selon plusieurs organisations dont l'ACRGTO. Par paiements, nous faisons référence :

- Au paiement des avenants : il s'agit de paiements qui tardent à être effectués et qui concernent des changements en chantier sous la responsabilité du donneur d'ouvrage ou qui ont été acceptés par celui-ci. L'entrepreneur, dans une telle situation, a l'obligation contractuelle d'effectuer les travaux et d'assumer les coûts qui y sont rattachés malgré le défaut du donneur d'ouvrage de remplir ses obligations contractuelles y afférentes. Ces paiements peuvent parfois prendre plusieurs années avant d'être payés.
- Au paiement des réclamations : les réclamations concernent des paiements qui font l'objet d'un différend entre le donneur d'ouvrage et l'entrepreneur. Dans le cadre des contrats du ministère des Transports qui concernent particulièrement les membres de l'ACRGTO, ces différends doivent être soumis au service des réclamations dans les 120 jours de la fin des travaux, tel que le prévoit le Cahier des charges et devis généraux (CCDG) (clause 8.8). Or, bien que le ministère ait apporté des améliorations sur ce point en réduisant le délai de traitement des réclamations de trois (3) ans à environ dix-neuf (19) mois en moyenne, il demeure que celui-ci est encore beaucoup trop long.
- Au paiement des retenues : ces retenues sont prévues au contrat dans le cadre de décomptes progressifs ou finaux ou imposées lorsque survient un différend. L'ACRGTO constate couramment l'application abusive de telles mesures par les donneurs d'ouvrage : retenues imposées à tort ou dont le montant est exagéré. Elles sont régulièrement libérées plus d'un an après la fin des travaux.

Considérant ce qui précède, l'ACRGTO ne trouve aucune justification valable pour limiter ces mesures aux contrats de moins de vingt millions de dollars puisque la problématique concernant les délais de paiement touche tous les contrats de construction, sans égard à la valeur de ceux-ci. En effet, les projets de plus grande envergure étant généralement plus complexes, il est incontestable que les délais de paiements mettent à mal encore plus d'entrepreneurs de la chaîne contractuelle, lesquels risquent la faillite et l'insolvabilité si ces problématiques ne sont pas réglées rapidement en chantier.

Qui plus est, le Projet pilote n'engendre pas, ou peu, de coûts supplémentaires pour les donneurs d'ouvrage et permet non seulement aux parties de régler les différends en chantier, mais aussi aux entrepreneurs de disposer des liquidités nécessaires pour payer leurs fournisseurs plus rapidement et afin de diminuer leurs coûts de financement.

Ce faisant, la disposition portant sur le Projet pilote du Conseil du trésor permettant l'accès à un intervenant-expert pour régler les différends en chantier et imposant un calendrier de paiement précis pour l'ensemble de la chaîne contractuelle devrait aussi s'appliquer à tous les contrats de l'Annexe I.

Aussi, le premier alinéa de l'article 66 prévoit que le Projet pilote s'appliquera aux projets « à moins que le mode de réalisation du contrat ou du sous-contrat ne permette pas l'application d'un calendrier mensuel de paiement ». De l'avis de l'ACRGTO, cette formulation risque de permettre aux donneurs d'ouvrage d'exempter à tort certains projets sous le couvert de cette exception que nous considérons trop large, alors que ces projets, considérant notamment leur envergure, leur complexité ou leur haute technicité, gagneraient fort probablement à en bénéficier.

Enfin, l'ACRGTO est préoccupée par la prolongation de cinq (5) ans que prévoit l'alinéa 2 de l'article 66. À ce sujet, l'article 24.7 de la *Loi sur les contrats des organismes publics* (ci-après la LCOP) prévoit qu'au terme d'un projet pilote, le président du Conseil du trésor publie un rapport sur la mise en œuvre du projet dans lequel il évalue les modalités d'un cadre règlementaire. Quant à l'article 24.3, il prévoit que « malgré toute disposition inconciliable, la durée d'un projet pilote ne peut excéder trois ans suivant l'entrée en vigueur des conditions et des modalités visées au deuxième alinéa ».

Subséquentement, nous craignons que la prolongation de cinq (5) ans du Projet pilote pour les projets de l'Annexe I retarde l'émission du rapport de mise en œuvre devant être publié à la fin de celui-ci et de ce fait, reporte encore l'adoption d'un cadre réglementaire ou législatif permanent pour tous les autres contrats de construction. L'Ontario a, pour sa part, intégré de telles mesures de paiement et de règlement des différends dans sa *Loi sur la construction*² le 1^{er} octobre 2019. Différentes provinces emboîtent d'ailleurs le pas à savoir la Nouvelle-Écosse et la Saskatchewan³.

L'ACRGTQ croit que des dispositions permanentes concernant les délais de paiement pour tous les contrats publics doivent être adoptées dans un délai beaucoup plus rapproché, favorisant ainsi une relance économique efficiente et durable à beaucoup plus grande échelle et donnant suite à la recommandation 15 de la Commission Charbonneau qui est grandement attendue par l'industrie depuis déjà près de six (6) ans. Encore une fois, le projet de loi 66 constitue un véhicule législatif approprié pour enchâsser certains principes du Projet pilote qui font consensus.

En somme, afin de ne pas risquer que cette prolongation retarde l'émission du rapport par le Conseil du trésor, ce qui n'est pas souhaitable pour l'industrie, nous recommandons de retirer l'alinéa 2 de l'article 66.

Propositions :

- Appliquer des mesures similaires à celles prévues au Projet pilote concernant un calendrier de paiement accéléré et le recours à un intervenant-expert pour l'ensemble des contrats de construction en adoptant des dispositions législatives ou réglementaires à cet effet;
- Appliquer le Projet pilote aux 181 projets d'infrastructures de l'Annexe I du Projet de loi;
- Retirer de la formulation actuelle de l'article 66 du Projet de loi l'exception « à moins que le mode de réalisation du contrat ou du sous-contrat ne permette pas l'application d'un calendrier mensuel de paiement »;
- Retirer le deuxième alinéa de l'article 66 du Projet de loi pour ne pas repousser l'échéance du rapport devant être publié par le Conseil du trésor au terme du Projet

² Construction Lien Act Amendment Act, 2017, Bill 142

³ <https://www.osler.com/fr/ressources/cap-sur/reformes-de-la-legislation-sur-les-paiements-rapides-et-la-construction-au-canada>

pilote.

5. PROPOSITIONS DANS LE CADRE DE L'OCTROI DES CONTRATS PUBLICS

5.1. Opter pour des contrats plus collaboratifs

Sans remettre en doute le cadre législatif propre à l'octroi des contrats publics, nous croyons que des ajustements sur le plan de l'adjudication des contrats seraient de nature à accélérer les mises en chantier, favoriseraient l'innovation et amélioreraient la collaboration entre les donneurs d'ouvrage et les entrepreneurs tout en s'assurant du juste prix. Ces modifications pourraient se faire en amendant le cadre réglementaire relatif à l'octroi des contrats de construction des organismes publics.

La règle générale en matière d'octroi des contrats publics est établie à la LCOP ainsi qu'au *Règlement sur les contrats de travaux de construction des organismes publics* (ci-après le « RCTCOP »). Elle restreint la possibilité pour les organismes publics d'avoir recours à des méthodes d'attribution de contrats mieux adaptées pour les travaux à effectuer en accordant une trop grande importance au prix. La règle systématique du plus bas soumissionnaire conforme, par exemple, se voulant historiquement une méthode pour octroyer les contrats à plus bas prix, n'est pas toujours la méthode la mieux adaptée aux projets. Elle restreint aussi la capacité pour les entrepreneurs, pour certains contrats, de proposer des alternatives parfois moins coûteuses et plus durables. Le gouvernement se prive ainsi d'une importante source d'innovation.

Tel que démontré sur de nombreux chantiers au Québec, au Canada et dans d'autres pays, l'adoption de modes d'adjudication adaptés à la nature des projets à réaliser, au lieu de privilégier systématiquement le plus bas soumissionnaire en mode traditionnel, réduirait le temps de conception et de réalisation des projets tout en réduisant les coûts de réalisation de ceux-ci sans porter atteinte à la probité des marchés publics.

C'est par ailleurs le constat qui a été fait dans le rapport final de la Commission Charbonneau, dont la deuxième recommandation propose d'utiliser des règles d'adjudication adaptées à la nature des travaux. À ce sujet, elle écrivait ce qui suit:

« Le fondement d'un appel d'offres est de permettre au DOP d'obtenir le meilleur rapport qualité-prix compte tenu de la nature des travaux qui en font l'objet. Par conséquent, la Commission est d'avis que les règles d'adjudication actuelles n'atteignent pas cet objectif, en plus de faciliter les ententes collusoires pour certaines catégories d'appels d'offres. Elles doivent être revues pour permettre au DOP, en collaboration avec l'AMP et sous sa surveillance, de choisir les règles d'adjudication convenant le mieux aux caractéristiques des projets de construction nécessitant des appels d'offres.⁴ »

Qui plus est, le recours à des modes d'adjudication qui ne priorisent pas le prix le plus bas, mais l'offre de meilleure qualité, n'ouvrent pas la porte à la corruption ou à la collusion. En effet, le recours à ces modes permet de respecter les principes aussi importants que sont l'intégrité du processus, l'égalité des soumissionnaires ou l'intérêt des contribuables.

Nous reconnaissons que le ministère des Transports du Québec, en collaboration avec l'industrie, travaille déjà depuis plusieurs mois sur la question des modes alternatifs d'adjudication et de réalisation des projets. Les travaux de ce groupe de travail et les recommandations qui en découleront devraient être mis en œuvre dans le cadre du plan de relance, afin d'en faire bénéficier l'ensemble des donneurs d'ouvrage publics qui profiteraient d'une plus grande souplesse afin de débiter les chantiers plus tôt en saison.

Tel que mentionné précédemment, nous sommes convaincus que le recours à des modes d'octroi de contrats adaptés aux travaux projetés ne portent en aucun cas atteinte aux principes d'intégrité, de transparence des processus contractuels et d'égalité des soumissionnaires. Les pouvoirs étendus de vérification qui seraient octroyés à l'Autorité des marchés publics par le Projet de loi permettraient, au surplus, de s'en assurer.

Ainsi, de l'avis de l'ACRGTQ, le Projet de loi est l'occasion pour le gouvernement de revoir les modes d'octroi de contrat dans le cadre de projets ciblés à l'Annexe I en vue d'une analyse quant à ces façons de faire pour l'adoption de changements au cadre législatif qui se voudraient permanents et plus que bienvenus.

⁴Rapport de la Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction, Tome 3, 25 novembre 2015, page 1303

Proposition :

- Permettre l'adjudication de certains projets de l'Annexe I selon des modes mieux adaptés aux projets à réaliser.

5.2. Le lancement des appels d'offres et l'adjudication des contrats

Nous profitons de l'étude du présent Projet de loi pour soulever une problématique qui devrait être prise en compte dans l'optique d'accélérer les travaux de construction du secteur public, soit les délais occasionnés avant l'ouverture des soumissions, lors de l'octroi du contrat ainsi que lors de l'envoi de l'ordre de débiter les travaux.

En effet, nous constatons que plusieurs entrepreneurs, à tous les ans, attendent longtemps, parfois jusqu'à la dernière journée de validité de leur soumission, avant de savoir si le donneur d'ouvrage leur attribuera le contrat. Cela fait en sorte qu'ils ne peuvent pas se préparer adéquatement pour le chantier à venir, doivent débiter les travaux tardivement et sont contraints parfois à ne pas soumissionner sur d'autres contrats publics.

Également, il est courant de voir des délais importants lors de la signature du contrat par le donneur d'ouvrage ainsi que lors de l'octroi de l'autorisation de débiter les travaux. À titre d'exemple, l'ACRGTO a eu l'occasion de constater des situations où le donneur d'ouvrage n'octroyait l'ordre de débiter les travaux qu'en toute fin de saison. Cela va de soi qu'une telle situation fait en sorte de changer de façon importante les conditions du chantier et ultimement, les coûts qui y sont associés.

Ainsi, nous soumettons que les délais précités doivent être améliorés dans l'optique d'accélérer les projets de l'Annexe I et de s'assurer d'un juste prix. Ces éléments devraient ainsi faire l'objet d'une attention particulière de la part des donneurs d'ouvrage afin de remplir adéquatement l'objectif du projet de loi, soit l'accélération des projets de construction.

L'ACRGTO fait aussi valoir depuis plusieurs années que le moment du lancement des appels d'offres est un élément critique qui a une grande influence sur la valeur des contrats. Si les contrats étaient publiés et attribués au tout début de la saison, il serait plus facile pour les entrepreneurs d'anticiper l'ampleur des travaux qu'ils auraient à effectuer à cette période, ce qui

leur permettrait de les planifier avec plus de certitude et de soumissionner pour les contrats avec plus de précision.

Pour le domaine du génie civil et de la voirie, la majorité des travaux doivent s'effectuer du mois de mai au mois d'octobre. Or, une très grande partie des contrats publics n'est publiée qu'au mois de juin et octroyée dans les mois suivants, ce qui ne permet pas un étalement des travaux uniforme sur toute la période et crée ainsi une pression accrue sur l'industrie. Les donneurs d'ouvrages devraient préparer les appels d'offres durant l'hiver afin de pouvoir octroyer les contrats dès l'arrivée du printemps, ce qui pourrait optimiser les travaux durant la période de l'année la plus propice et ainsi éviter une augmentation des coûts.

Enfin, une stabilité dans les contrats publics en étalant certains travaux sur plus d'une saison encouragerait les entrepreneurs à diminuer leurs prix, par exemple, s'ils obtenaient plusieurs contrats sur un certain nombre d'années au lieu de devoir soumissionner tous les ans. En effet, cela permettrait de répartir notamment les coûts de machinerie sur plusieurs années au lieu de ne prévoir ces coûts que pour un chantier. De plus, une pérennité dans les contrats encouragerait les investissements dans la technologie, ce qui serait bénéfique pour l'industrie à plus long terme.

6. LES NOUVEAUX POUVOIRS DE L'AMP

L'ACRGTQ se dit favorable à l'adoption de mesures susceptibles d'accroître le pouvoir de surveillance de l'Autorité des marchés publics (ci-après « l'AMP ») à l'égard des contrats publics qui découlent des projets de l'Annexe I.

Dans le cadre de ses nouveaux pouvoirs, l'AMP pourra imposer à tout contractant ou sous-contractant et à toute personne ou société de personnes la communication de renseignements concernant un contrat public. Le libellé actuel de l'article 4 du Projet de loi incite à la prudence puisqu'il vise certains documents considérés comme confidentiels par l'entrepreneur ou le sous-traitant, notamment lorsqu'ils visent des secrets commerciaux ou lorsqu'ils sont protégés par le secret professionnel.

7. LA SÉLECTION DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE DE L'ANNEXE I

L'ACRGTQ reconnaît qu'une grande partie des projets visés par l'Annexe I constitue, pour le domaine du génie civil et de la voirie, des travaux de réparation des infrastructures. Néanmoins, elle tient à rappeler que la dernière étude concernant la condition des infrastructures québécoises faisait toujours état d'une détérioration du réseau. Selon le Comité d'experts indépendants sur la programmation, « en l'espace de 4 ans, le déficit de maintien d'actifs du réseau routier est passé de 11,8 milliards \$ en 2015 à 16,4 milliards en 2019, soit une augmentation de plus de 1 milliard \$ par année. Autrement dit, 1 milliard de plus par année aurait dû être dépensé pour maintenir le déficit de maintien d'actifs au niveau de 2015, ce qui aurait essentiellement requis d'augmenter d'environ 50 % les budgets existants »⁵.

Ce faisant, ajouter à l'Annexe I certains contrats de remise en état des ouvrages de génie civil et voirie serait tout indiqué dans les circonstances et permettrait au gouvernement de réaliser un double objectif, celui de contribuer à la relance économique du Québec et de maintenir dans un bon état les infrastructures publiques au lieu qu'elles ne se dégradent davantage et nécessitent une plus lourde intervention, engendrant des coûts plus élevés.

Proposition :

- Ajouter les travaux de réfection des infrastructures routières à la liste des projets d'infrastructures de l'Annexe I.

8. RÉSUMÉ DES PROPOSITIONS

En résumé, l'ACRGTQ recommande :

- L'application de mesures similaires à celles prévues au Projet pilote concernant un calendrier de paiement accéléré et le recours à un intervenant-expert pour l'ensemble des contrats de construction en adoptant des dispositions législatives ou réglementaires à cet effet;
- L'application du Projet pilote à l'ensemble des contrats de construction de l'Annexe I;

⁵ Le Comité d'experts indépendants sur la programmation, Avis du Comité d'experts indépendants, Programmation 2019-2021

- Le retrait de la formulation actuelle de l'article 66 du Projet de loi de l'exception « à moins que le mode de réalisation du contrat ou du sous-contrat ne permette pas l'application d'un calendrier mensuel de paiement »;
- Le retrait du deuxième alinéa de l'article 66 du Projet de loi pour ne pas repousser l'échéance du rapport devant être publié par le Conseil du trésor au terme du Projet pilote;
- L'amendement du cadre législatif afin de permettre l'adjudication des contrats publics de construction selon des modes d'attribution plus collaboratifs;
- L'adoption de mesures permettant la réalisation des contrats publics plus tôt;
- L'ajout de projets de réfection des infrastructures routières à l'Annexe I.

9. CONCLUSION

En conclusion, l'ACRGTQ appuie le principe derrière le projet de loi 66, soit l'accélération de certains projets d'infrastructures, et ne peut qu'anticiper favorablement les effets que celui-ci pourra avoir sur le secteur du génie civil et de la voirie. Cependant, les parlementaires ont l'occasion d'aller beaucoup plus loin, notamment pour favoriser l'accès à des liquidités et pour corriger plusieurs problématiques qui ralentissent l'exécution des chantiers. Les solutions qui sont proposées à ce sujet permettront sans aucun doute la relance de l'économie du Québec.

Par le présent mémoire, notre Association a souhaité soumettre ses recommandations afin que la relance économique grandement souhaitée par l'industrie soit bénéfique pour l'ensemble du secteur génie civil et voirie.

En terminant, la préoccupation constante doit demeurer le maintien de l'intégrité de l'industrie ainsi que la protection des entrepreneurs honnêtes et respectueux des lois et règlements en vigueur qui représentent majoritairement l'industrie de la construction.