



MÉMOIRE

De la Corporation des maîtres mécaniciens en tuyauterie du Québec

**Présenté à la
Commission des finances publiques**

**En regard du Projet de loi n° 66
Loi concernant l'accélération de certains
projets d'infrastructure**

20 Octobre 2020

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE LA CMMTQ.....	3
POSITION EN RÉSUMÉ.....	4
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX.....	5
LES DÉLAIS INDUS DE PAIEMENT.....	7
LE SOUTIEN AU SECTEUR PRIVÉ.....	16
LES DÉLAIS DE MISE EN MARCHÉ DES PROJETS ET LA LOURDEUR ADMINISTRATIVE.....	18
CONCLUSION.....	20
SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS.....	21

PRÉSENTATION DE LA CMMTQ

La Corporation des maîtres mécaniciens en tuyauterie du Québec (CMMTQ) a été constituée en 1949 par une loi d'ordre public maintenant connue comme la Loi sur les maîtres mécaniciens en tuyauterie (RLRQ, c. M-4) (la Loi). La CMMTQ regroupe plus de 2700 entrepreneurs en construction spécialisés en mécanique du bâtiment, dont la plupart exécutent des travaux de plomberie et de chauffage.

La Corporation a notamment pour buts d'augmenter la compétence et l'habileté de ses membres, en vue d'assurer au public une plus grande sécurité et une meilleure protection au point de vue hygiène et santé, et de réglementer leur discipline et leur conduite dans l'exercice de leurs activités.

Depuis 2001, la CMMTQ est titulaire d'un mandat du gouvernement du Québec en matière de qualification professionnelle de ses membres en ce qui concerne la délivrance, la suspension ou l'annulation d'une licence d'entrepreneur permettant d'exécuter les travaux réservés exclusivement à ses membres en vertu de la Loi, soit les travaux d'installation, de réfection, de modification ou de réparation des systèmes de chauffage à air pulsé et hydronique, de plomberie et de brûleurs à l'huile ou au gaz naturel. À cette fin, elle administre les dispositions de la Loi sur le bâtiment (RLRQ, c. B-1.1) et de ses règlements qui traitent de la qualification des entrepreneurs en construction.

Si la CMMTQ désire vous présenter ses observations sur le projet de loi n° 66, Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure (PL66), c'est que certains éléments qu'il contient sont en lien direct avec les préoccupations de ses membres, que nous voulons partager avec les membres de la Commission.

POSITION EN RÉSUMÉ

La CMMTQ est en faveur du principe du PL66 permettant l'accélération de projets d'infrastructures dont bénéficieront les citoyens de partout au Québec et salue l'effort du gouvernement visant à relancer l'économie par l'entremise de l'apport du secteur de la construction.

Nous croyons que contrairement au projet de loi précédent (PL61), le gouvernement cherche ici à adopter une approche plus ciblée et un meilleur équilibre entre l'instauration de mesures d'accélération des projets et une surveillance accrue des contrats publics qui en découleront.

Toutefois, la CMMTQ déplore que le présent projet de loi n'instaure pas des mesures permanentes applicables à l'ensemble des contrats de travaux de construction pour réduire les délais de paiement aux entrepreneurs. Le gouvernement reconnaît cette problématique, mais n'y apporte pas la solution adéquate, non seulement pour les entrepreneurs mais aussi pour les contribuables du Québec, et rate l'occasion de donner suite à une recommandation claire de la Commission Charbonneau à ce sujet. C'est une avancée que de prévoir, pour les projets d'infrastructure identifiés au projet de loi, de rendre applicable le projet pilote visant à faciliter le paiement aux entrepreneurs en construction pour les contrats de moins de 20 millions de dollars, mais la mesure aurait à tout le moins dû être applicable à l'ensemble des projets d'infrastructure identifiés.

Enfin, le gouvernement devrait soutenir les projets privés liés au développement durable et à l'économie d'énergie et accélérer le processus d'allégement réglementaire lié au domaine de la construction.

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

D'entrée de jeu, nous voulons saluer la reconnaissance du gouvernement de l'importance du secteur de la construction et de sa contribution à la relance de l'économie et à la prospérité du Québec. La volonté d'accélérer des projets publics pour compenser le ralentissement anticipé dans le secteur privé est certes rassurante pour tous les acteurs de l'écosystème de la construction qui représente des centaines de milliers d'emplois au Québec.

Nous nous réjouissons par ailleurs de constater que les projets d'infrastructure identifiés au projet de loi sont des projets qui se réaliseront partout sur le territoire du Québec et qui pourront bénéficier à l'ensemble de sa population, et ce, dans des délais plus courts qu'anticipés.

Sans commenter spécifiquement chacune des modalités, nous appuyons le principe d'application de mesures d'accélération pour les projets d'infrastructures. L'industrie de la construction dénonce depuis longtemps la lourdeur administrative et les longs délais qu'elle subit lorsqu'elle entreprend des projets. De plus, contrairement au précédent projet de loi numéro 61, Loi visant la relance de l'économie du Québec et l'atténuation des conséquences de l'état d'urgence sanitaire déclarée le 13 mars 2020 en raison de la pandémie de la COVID-19 (PL61), nous constatons que le gouvernement semble vouloir adopter une approche plus ciblée et davantage encadrée.

Accélérer les projets ne doit pas signifier mettre de côté toutes les dispositions existantes qui encadrent leur réalisation. Il faut absolument éviter les effets collatéraux qui viendraient affecter le résultat souhaité. Plusieurs ont déjà fait part de leurs craintes face à la possibilité de vivre un recul, particulièrement en matière de protection de l'environnement et d'intégrité des marchés, et nous les partageons.

Ainsi, nous voyons d'un bon œil l'instauration de mesures visant à renforcer les pouvoirs de surveillance de l'Autorité des marchés publics (AMP) en regard des contrats qui découleront des projets d'infrastructure identifiés au projet de loi. L'intégrité du processus d'octroi et de gestion des contrats publics de construction doit constituer un pilier non négociable de nos marchés publics et demeurer en tout temps une priorité du gouvernement. L'industrie de la construction, à l'instar de l'ensemble de la société, ne veut pas revenir en arrière et les enseignements tirés des conclusions de la Commission Charbonneau doivent collectivement nous servir.

Nous nous demandons même si les pouvoirs supplémentaires qu'on souhaite conférer à l'AMP en regard des projets identifiés au projet de loi ne devraient pas aussi s'appliquer à tous les projets publics au sens large, incluant ceux des municipalités et des sociétés d'État. L'AMP est peut-être la mieux placée pour identifier les pouvoirs dont elle a besoin pour exercer efficacement son mandat, mais l'étendue du mandat lui-même et son domaine d'application (monde municipal et sociétés d'État) relèvent d'une décision gouvernementale qui doit faire l'objet d'un examen minutieux de la part des autorités.

Pour la suite du présent document, nous limiterons nos commentaires aux éléments qui peuvent affecter nos membres et laissons à d'autres le loisir d'élaborer sur l'ensemble du projet de loi. Des éléments précis seront donc traités dans les prochaines lignes, d'où découlent trois recommandations.

LES DÉLAIS INDUS DE PAIEMENT

D'entrée de jeu, rappelons la recommandation no 15 du *Rapport de la Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction* (Commission Charbonneau) :

Réduire les délais de paiement aux entrepreneurs en construction

Les commissaires demandent au gouvernement :

« D'adopter des dispositions législatives ou réglementaires afin de proposer, dans le cadre d'un contrat principal et des sous-traitances, une norme sur les délais de production des décomptes progressifs et des paiements afin de diminuer l'emprise des surveillants de chantier et des donneurs d'ouvrage publics sur les entreprises œuvrant dans l'industrie de la construction ainsi que la possible infiltration du crime organisé. »

Non seulement les acteurs de l'industrie de la construction, mais nombre d'intervenants de la société demandent sans relâche au gouvernement de mettre en œuvre les recommandations de la Commission Charbonneau. Nous aurions espéré que le gouvernement saisisse l'opportunité qui lui est donnée par le présent projet de loi pour donner suite en totalité à cette recommandation et nous nous expliquons mal pourquoi il tarde à le faire.

Problématique reconnue mais solution insuffisante

La problématique des retards de paiement dans la construction est bien connue et ses impacts ont été amplement documentés. Il est essentiel de référer les parlementaires aux études d'impact et aux rapports qui ont été rendus à ce

sujet¹. Ils sont d'une extrême pertinence pour tout comprendre de l'enjeu. Les mémoires de la CMMTQ et de la Coalition contre les retards de paiement dans la construction déposés auprès de cette commission dans le cadre de l'étude du PL61 constituent aussi des documents de référence.

Toutefois, dans un but de concision, nous ne relèverons pas les faits saillants de ces études, car nous croyons bien humblement, notamment à la lumière des échanges ayant eu lieu devant cette commission dans le cadre des consultations particulières au sujet PL61, que cette problématique des délais de paiement ayant un impact de plus d'un milliard de dollars chaque année, est reconnue de tous et qu'il y a consensus pour la régler.

D'ailleurs, le gouvernement lui-même reconnaît le problème dans le présent projet de loi, car il veut appliquer des mesures pour faciliter le paiement de certains contrats découlant des projets d'infrastructure identifiés. Il propose ainsi à l'article 66 d'appliquer le Projet pilote visant à faciliter le paiement aux entreprises parties à des contrats publics de travaux de construction ainsi qu'aux sous-contrats publics qui sont liés (chapitre C-65.1, r.8.01², ci-après le Projet pilote) aux contrats découlant d'un projet d'infrastructure de moins de 20 millions de dollars.

Pourquoi, si la problématique est bien documentée et reconnue, ne pas appliquer la solution pour y remédier à tous les contrats qui découleront de l'ensemble des projets d'infrastructure identifiés? Pourquoi les entrepreneurs travaillant sur les projets de plus de 20 millions de dollars n'auraient-ils pas droit au même traitement, d'autant plus que les montants en jeu seront encore plus

¹ [Étude d'impact des retards de paiement dans l'industrie de la construction au Québec, Raymond Chabot Grant Thornton \(RCGT\), février 2015, Établir un juste équilibre-Rapport de l'Examen d'experts de la Loi sur le privilège dans l'industrie de la construction de l'Ontario, Reynolds et Vogel, 30 avril 2016, chapitre 8, Établissement d'un cadre fédéral pour le régime de paiement sans délai et d'arbitrage intérimaire, Reynolds et Vogel, 8 juin 2018](#)

² [Aussi identifié comme l'Arrêté Ministériel 2008-01](#)

imposants? Sur quelle base repose le plafond fixé à 20 millions de dollars? Qu'est-ce qui a motivé cette limitation imposée par le gouvernement? Nous sommes sans réponse.

Nous sommes d'autant plus préoccupés qu'il semble que les autorités souhaitent procéder à des regroupements dans les appels d'offres, l'octroi de contrats et la réalisation de certains projets identifiés au projet de loi. Dans une telle situation, comment sera appliqué le plafond de 20 millions de dollars? Réduirons-nous ainsi le nombre de projets qui bénéficieront de mesures visant à faciliter le paiement aux entrepreneurs? Il ne faudrait surtout pas que ce soit le cas. Ajoutons aussi, comme il en sera question plus loin, que bien que certains reconnaissent des avantages à vouloir regrouper des projets, il faut impérativement éviter que cette façon de faire élimine des joueurs du marché, soit des entrepreneurs de plus petite taille qui constituent la très grande majorité des entreprises de construction.

Il s'agit évidemment d'une avancée que d'appliquer des mesures visant à réduire les délais de paiement aux entrepreneurs à plusieurs projets identifiés au projet de loi, mais nous demandons au gouvernement d'aller au bout de l'exercice et, à tout le moins, d'assujettir tous les projets d'infrastructure visés au projet de loi à des mesures similaires à celles du Projet pilote.

Projet pilote au lieu de mesures permanentes

La réponse du gouvernement à la recommandation de la Commission Charbonneau suggérant de réduire le délai de paiement aux entrepreneurs, ne fut que partielle. En effet, en décembre 2017, des amendements étaient apportés à la Loi sur les contrats des organismes publics (RLRQ, c. C-65.1, ci-après LCOP) pour y introduire les dispositions³ permettant au président du Conseil du Trésor d'autoriser la mise en œuvre de projets pilotes visant à expérimenter

³ Articles 24.3 à 24.7

diverses mesures destinées à faciliter le paiement aux entreprises parties aux contrats publics que détermine le Conseil du Trésor ainsi qu'aux sous-contrats publics qui y sont liés et à définir des normes applicables en cette matière. C'est sur cette base que fut mis en place le Projet pilote en juillet 2018, appliquant pour une cinquantaine de projets publics un calendrier de paiement obligatoire et un mécanisme de règlement rapide des différends par un intervenant expert. En vertu du dernier alinéa de l'article 24.3 de la LCOP, la durée d'un projet pilote ne peut excéder trois ans. Celui qui est en cours prendra donc fin en juillet 2021.

Or, bien qu'il ne s'agît pas d'une solution permanente, le domaine de la construction s'est montré bon joueur et a accepté de tester par l'entremise d'un projet pilote des mesures visant à réduire les délais de paiement. D'ailleurs, jusqu'à ce jour, les résultats de l'expérience sont positifs. Voici quelques commentaires intégraux d'entrepreneurs en mécanique du bâtiment participant présentement au Projet pilote :

« On en veut plus de ce genre de projets »

« S'il y en a d'autres en soumission, je saute dessus »

« Si tous les projets pouvaient être comme cela autant pour nous que nos sous-traitants »

« Que du bonheur de travailler sur ce projet »

« Je vois une énorme différence comparée à des projets semblables »

« Je n'ai que du positif »

« Grâce à ce projet pilote, il a été plus facile de trouver des sous-traitants »

Au lieu de tirer profit des avantages démontrés par le Projet pilote déjà en marche, pour en faire des mesures permanentes à l'intérieur du présent projet de loi, le gouvernement propose en quelque sorte de refaire un projet pilote avec certains projets d'infrastructure identifiés, et ce, pour une période de cinq ans, tel qu'il appert au second alinéa de l'article 66 tel que proposé.

Alors qu'il reste quelques mois à écouler au Projet pilote actuel qui doit prendre fin en juillet prochain et au terme duquel on pouvait légitimement s'attendre à l'adoption de mesures permanentes, nous voilà repartis pour une période de cinq ans de projets pilotes, ce qui dans les faits, nous éloigne de l'objectif souhaité, soit l'adoption dès que possible de mesures permanentes, le tout tel que proposé par la Commission Charbonneau dès 2015. Le gouvernement est-il en train de nous dire, par ce projet de loi qu'il ne nous donnera pas suite à la recommandation de la Commission Charbonneau avant 2025, soit 10 ans après la sortie du rapport?

Pendant ce temps, les autres juridictions nous dépassent. L'Ontario a sa propre législation sur les paiements rapides depuis plus d'un an⁴, laquelle vise par ailleurs l'ensemble des contrats de construction, qu'ils soient du domaine public ou du domaine privé. Le gouvernement fédéral a également adopté une loi visant à accélérer le paiement aux entrepreneurs⁵ et plusieurs provinces canadiennes sont en voie de faire de même. De telles lois existent également dans la majorité des états américains, dans les pays de l'Union européenne, en Grande-Bretagne ainsi qu'en Australie pour ne nommer que ceux-ci. À notre connaissance, nulle part ailleurs n'est-il question de projets pilotes.

Ce n'est pas d'un nouveau projet pilote dont nous avons collectivement besoin. Le gouvernement doit saisir la présente opportunité pour poser un geste concret et envoyer un message fort : l'époque des délais indus de paiement est définitivement révolue et nous ne reviendrons pas en arrière. Tous les acteurs de la construction, des donneurs d'ouvrage aux sous-traitants, ont besoin de cette prévisibilité pour être efficaces. Cette volonté doit être clairement affirmée, ce qui n'est certainement pas le cas avec un projet pilote.

⁴ [Loi sur la construction](#), L.R.O. 1990, c. C.30.

⁵ [Loi fédérale sur le paiement rapide des travaux de construction](#), L.C. 2019, ch. 29, art. 387.

Nous souhaitons donc que le gouvernement s'inspire de ce qui se fait de mieux ailleurs et adopte des mesures qui soient permanentes et définitives en vue d'assurer les paiements dans des délais raisonnables aux entrepreneurs.

Un avantage pour tous, non seulement pour les entrepreneurs

Il est vrai que l'adoption de mesures de paiement sans délai réclamées depuis longtemps par l'industrie lui apporterait une aide essentielle, particulièrement dans le contexte actuel. N'oublions pas que les entrepreneurs sont privés d'une somme annuelle de 7 milliards de dollars en liquidité, soit ce qui leur est dû au-delà du délai normal de paiement de 30 jours⁶.

Pour réaliser les projets annoncés et ceux qui s'ajouteront, que ce soit du privé ou du public, les entreprises doivent en avoir la capacité financière alors que celle-ci est présentement durement mise à l'épreuve, les liquidités des entrepreneurs ayant été grandement affectées par la crise actuelle.

Mais il y a plus. Le gouvernement, et donc nous tous, contribuables, pouvons trouver notre compte dans la mise en place de mesures de paiement sans délai, et ce, sans qu'il nous en coûte un sou de plus. Voici quelques éléments appuyant notre propos :

- Un des objectifs du projet de loi est de contribuer à pallier les impacts de la pandémie de la COVID-19 et de relancer l'économie. Or, s'il est bien d'accélérer l'exécution de projets structurants, encore faut-il que les entreprises qui y participent voient la couleur de leur argent dans des délais raisonnables afin d'éviter la déroute financière (voire même la faillite), de revenir et demeurer en bonne santé financière et ainsi de contribuer à la prospérité collective.

⁶ Voir note 1, page 45 du rapport de RCGT

Une entreprise en santé investit, embauche, se développe, innove et, ne l'oublions pas, paie des taxes et impôts qui reviennent au gouvernement. Il faut s'assurer que la relance économique voulue soit réellement perceptible et durable.

- Les observations empiriques démontrent que les projets offrant de mauvaises conditions aux entrepreneurs sont peu attrayants et attirent moins de soumissionnaires. L'étude de RCGT⁷ rapporte que les résultats d'un sondage conduit auprès de plus de 700 répondants démontrent que plus des trois quarts (77%) des entrepreneurs de l'industrie n'ont pas soumissionné sur au moins un contrat en 2013 à cause de la présence de clauses contractuelles abusives quant aux délais de paiement et/ou de la politique de paiement problématique du donneur d'ouvrage ou encore à cause du pressentiment que le projet serait problématique quant au paiement. La majorité des projets en cause était des projets publics. À l'heure actuelle, des entrepreneurs de tous les coins du Québec, particulièrement de petites entreprises qui ont par ailleurs le savoir-faire, sont de facto exclus des marchés publics car ils ne peuvent supporter d'être payés pour leurs travaux dûment effectués pendant des délais qui sont déraisonnables, comme 60, 90 ou 120 jours alors que leur contrat stipule qu'ils doivent être payés en 30 jours. Nous faisons le pari que si les conditions de paiement offertes par le gouvernement sur ses projets sont bonnes, de nouvelles entreprises voudront et pourront participer aux marchés publics, ce qui rejoindrait un objectif gouvernemental et permettrait à une grande variété d'entreprises de partout au Québec de participer à la relance.
- L'accès à plus de joueurs aux marchés publics devient un avantage très concret au point de vue monétaire en ce que l'augmentation de la concurrence fait baisser les prix. L'État, donc nous contribuables, en

⁷ Voir note 1, page 52 du rapport de RCGT

avons plus pour notre argent. Dans le contexte actuel où des milliards de dollars seront investis, cela représente des économies colossales. La même étude de RGCT⁸ mentionne que le prix des contrats publics de construction pourrait diminuer de 6 % à 13 % si le nombre de soumissionnaires augmentait (diminution dans le prix du plus bas soumissionnaire entre quatre soumissionnaires versus cinq et plus). Ainsi, avec une valeur de contrats publics estimés à 50 milliards de dollars comme il semble être question avec les projets prévus au PL66, cela pourrait représenter une économie de 3 milliards à 6,5 milliards de dollars. C'est colossal. Comme collectivité, tentons d'en obtenir plus pour notre argent.

Enfin, ajoutons que des conditions contractuelles justes et appliquées de façon raisonnables, notamment en lien avec les paiements, en conjonction avec un mode de règlement des différends qui est simple, rapide et efficace, contribuent directement à améliorer les relations entre tous les intervenants sur un projet de construction, ce qui se traduit en une augmentation de l'efficacité. Ne minimisons pas l'impact du traitement équitable des intervenants sur le bon déroulement d'un projet à tous égards (ex : respect des délais, acceptation des modifications, résolution de conflits, etc.).

Application à tout le domaine public et au secteur privé

Le phénomène des retards de paiement ne se rencontre pas seulement dans les projets issus directement de l'État. C'est pourquoi la CMMTQ demande que les mesures de paiement sans délai couvrent aussi les municipalités et les sociétés d'État, donc tous les donneurs d'ouvrage dits publics au sens large.

De plus, dans l'intérêt des entreprises de construction qui ne travaillent qu'avec le secteur privé, et comme les avantages de faciliter le paiement bénéficient

⁸ Voir note 1, page 55 du rapport de RCGT

aussi aux donneurs d'ouvrage, une loi sur le paiement sans délai devrait aussi couvrir la relation contractuelle entre l'entrepreneur et son donneur d'ouvrage privé, comme c'est le cas en Ontario. Le rapport de RCGT démontrait que s'il existe un écart dans les délais de paiement en faveur du secteur privé, il n'en demeure pas moins que ces délais dépassent très largement la règle du 30 jours.

Une solution à coût nul

Nous identifions le paiement sans délai comme une solution réaliste, qui ne comporte que des avantages, qui peut être mise en place rapidement et surtout, sans apport financier de l'État autre que le paiement des sommes qu'il doit.

Permettons-nous de répéter que cette mesure est à coût nul pour le gouvernement et qu'il s'agit uniquement d'introduire de l'équité dans les contrats. Les entrepreneurs ne veulent pas être payés plus, mais simplement être payés à temps.

RECOMMANDATION no 1

Le gouvernement doit saisir l'occasion, avec ce projet de loi, pour instaurer des mesures permanentes visant à réduire les délais de paiement aux entrepreneurs pour tous les contrats de construction du domaine public, incluant ceux des sociétés d'État et des municipalités, et ceux du domaine privé. Minimalement, dans l'immédiat, tous les projets identifiés au projet de loi doivent être assujettis à des mesures similaires à celles du Projet pilote.

LE SOUTIEN AU SECTEUR PRIVÉ

Le gouvernement a été sensibilisé à l'impact financier associé à la pandémie. Déjà, nous avons vu une ouverture de certains donneurs d'ouvrage publics, notamment la Société québécoise des infrastructures (SQI) et le ministère des Transports (MTQ), pour permettre d'amoindrir cet impact. Cependant, plusieurs entrepreneurs de l'industrie de la construction ne sont pas rejoints par les propositions du gouvernement.

La statistique a souvent été entendue : 80 % des entreprises de la construction ont 5 salariés et moins à leur emploi. Ce pourcentage important de notre industrie ne soumissionne pas nécessairement sur des projets d'envergure. Elles sont pourtant un élément important de notre économie.

Ces petites entreprises sont aussi plus vulnérables aux aléas de l'économie n'ayant pas accès à des capitaux en grande quantité. Les entrées d'argent leur permettent de rencontrer leurs obligations financières mais au cours des derniers mois, les premières se sont brutalement tarées alors que les secondes étaient toujours présentes.

Le gouvernement a déjà fait un pas pour aider ces entreprises. Les mesures temporaires et permanentes annoncées pour les programmes *Rénovert*, *Chauffez vert* et *Novoclimat* qui ont pour but de soutenir et stimuler le domaine de la construction et de la rénovation écoénergétiques du Québec sont certes bienvenues dans les circonstances. Cependant, il serait opportun d'examiner la possibilité de soutenir les projets de rénovation liés au développement durable et à l'économie d'énergie pour l'ensemble du secteur privé et non seulement pour le secteur résidentiel, ce qui permettrait de faire d'une pierre, deux coups.

L'entrée en vigueur en juin dernier du chapitre I.1, Efficacité énergétique du bâtiment du Code de construction du Québec, qui prévoit une période de transition de 18 mois, répond aux engagements gouvernementaux de lutte contre les changements climatiques inscrits au Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques ainsi qu'à la Politique énergétique 2030. Une aide financière pour des travaux visant l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments existants pourrait donner une impulsion positive pour des projets non prévus au PL66. Il s'agirait d'une solution gagnante à plusieurs niveaux, notamment par l'accroissement des investissements privés, un soutien financier pour ce secteur, l'amélioration du bilan énergétique du Québec et de son parc immobilier, de l'activité économique pour les entrepreneurs en construction et une diminution du travail au noir.

RECOMMANDATION no 2

La CMMTQ demande au gouvernement d'examiner la possibilité de soutenir financièrement, par exemple par des crédits d'impôt, les projets du secteur privé qui correspondent aux objectifs liés au développement durable et à l'efficacité énergétique.

LES DÉLAIS DE MISE EN MARCHÉ DES PROJETS ET LA LOURDEUR ADMINISTRATIVE

Comme nous le mentionnions précédemment, les acteurs de l'industrie de la construction dénoncent les embûches administratives qui précèdent l'acceptation de projets de construction. Loin de nous l'idée d'éliminer tout contrôle et études préliminaires, mais il y a certes moyen d'accélérer le tout en conservant les fondements des diverses réglementations.

Nous espérons que les autorités publiques prendront les mesures nécessaires pour que les divers permis et autorisations soient délivrés dans des délais raisonnables et que les organismes responsables éviteront les tatillonnages qui viennent nuire aux investisseurs qui veulent réaliser leur projet.

Ce type d'amélioration administrative ne doit toutefois pas être confondu avec la préparation adéquate avant de lancer un projet de construction, incluant la définition juste des besoins et la préparation rigoureuse de plans et devis précis et complets. Le temps et les ressources nécessaires doivent être accordés à cette phase critique du projet en amont de la construction, car c'est elle qui déterminera tout le reste, partant de l'obtention de soumissions compétitives pour avoir les meilleurs prix pour ce qui est requis jusqu'à la réalisation du projet conformément aux exigences du donneur d'ouvrage, et ce, dans les délais anticipés.

Par ailleurs, une consultation gouvernementale était en cours visant l'allégement réglementaire. Ce chantier doit absolument se poursuivre, car l'industrie de la construction est en une qui souffre particulièrement de la lourdeur administrative. Si l'on veut relancer l'économie par la construction, il faut impérativement inclure à la démarche des allègements réglementaires pour permettre aux entreprises d'être plus productives.

La CMMTQ, à l'instar d'autres intervenants de la construction, a contribué à cette consultation et nous y référons les autorités pour les pistes de solutions que nous proposons.

RECOMMANDATION no 3

Le gouvernement doit s'assurer que l'émission des permis de construction et diverses autorisations soit faite dans des délais raisonnables tout en conservant les contrôles essentiels pour s'assurer que les travaux respectent les règles fondamentales mises en place et qu'il procède rapidement à un allègement réglementaire pour l'industrie de la construction.

CONCLUSION

Le gouvernement a réagi promptement pour soutenir l'économie en cette période où celle-ci connaît une situation exceptionnelle et l'industrie de la construction n'a pas été oubliée. Au contraire, elle a été ciblée comme un élément important de la reprise.

Nous ne pouvons qu'appuyer toute mesure qui permettra l'accélération de projets structurants dans un contexte d'équité pour les intervenants, tout en conservant la rigueur nécessaire pour atteindre l'objectif visé sans sacrifier les principes de qualité, d'intégrité et de protection de l'intérêt collectif. L'accroissement de la surveillance par l'AMP devrait y contribuer.

Nous souhaitons ardemment l'élargissement de l'application de mesures similaires à celles du Projet pilote visant à faciliter le paiement aux entrepreneurs, minimalement à l'ensemble des projets identifiés au projet de loi et, dans une perspective plus large, à l'ensemble des projets de construction du domaine public et du secteur privé.

Nos commentaires visent à bonifier la réflexion entreprise pour aider l'industrie à participer activement aux efforts d'accélération de réalisation d'infrastructures publiques qui desserviront la collectivité et qui contribueront à mener le Québec vers une reprise économique tant souhaitée.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

1. Le gouvernement doit saisir l'occasion, avec ce projet de loi, pour instaurer des mesures permanentes visant à réduire les délais de paiement aux entrepreneurs pour tous les contrats de construction du domaine public, incluant ceux des sociétés d'État et des municipalités, et ceux du domaine privé. Minimale, dans l'immédiat, tous les projets identifiés au projet de loi doivent être assujettis à des mesures similaires à celles du Projet pilote.
2. La CMMTQ demande au gouvernement d'examiner la possibilité de soutenir financièrement, par exemple par des crédits d'impôt, les projets du secteur privé qui correspondent aux objectifs liés au développement durable et à l'efficacité énergétique.
3. Le gouvernement doit s'assurer que l'émission des permis de construction et diverses autorisations soit faite dans des délais raisonnables tout en conservant les contrôles essentiels pour s'assurer que les travaux respectent les règles fondamentales mises en place et qu'il procède rapidement à un allègement réglementaire pour l'industrie de la construction.