

INFRASTRUCTURES



ENTREtenir AVANT DE CONSTRUIRE : METTRE FIN À LA CULTURE DU RUBAN

Au Parti conservateur du Québec, notre priorité est que les citoyens aient accès à des routes, des hôpitaux et des écoles en excellent état, sans augmenter la pression fiscale qui pèse sur eux, puisque les Québécois sont les citoyens les plus taxés d'Amérique du Nord.

ENTREtenir CE QU'ON A PLUTÔT QUE CONSTRUIRE ET OUBLIER

46 % des infrastructures provinciales sont vétustes. L'argent nécessaire pour toutes les remettre en bon état, c'est-à-dire le déficit de maintien d'actifs, correspond à 45 milliards de dollars. Malgré une hausse de 67 % des sommes allouées au PQI (Plan québécois des infrastructures) depuis 2018, le déficit de maintien d'actifs a augmenté de 115 %. Depuis 2018, les sommes allouées au maintien des infrastructures correspondent en moyenne à 63 % des sommes totales du PQI. Visiblement, ce n'est pas assez. Les conséquences de cette emphase sur le « coupage de rubans » crèvent les yeux. Exemples : des écoles dont le plafond tombe dans les classes, des routes pleines de fissures, des hôpitaux qui « deviennent des insectariums ». De plus, des municipalités (notamment Lévis) voient leur développement freiné par la désuétude et l'atteinte de la capacité maximale de traitement des eaux usées.



Le PCQ s'engage à :

- ✓ **AUGMENTER LES SOMMES ALLOUÉES AU MAINTIEN D'ACTIFS À 80 % au sein du PQI** jusqu'à ce que le ratio DMA/valeur de remplacement atteigne entre 6 % et 7 % (un objectif atteignable en 5 à 7 ans ; détails dans l'annexe).
- ✓ **PRIORISER LES OUVRAGES LES PLUS NÉVRALGIQUES POUR LES TRAVAUX DE BONIFICATION**, comme le 3e lien et l'augmentation de la capacité de traitement des eaux usées.

PLUS DE DURABILITÉ

C'est connu : les routes du Québec se comparent défavorablement à celles des États-Unis et de l'Ontario. Ce n'est pas parce que nos conditions climatiques sont trop hostiles : c'est entre autres parce que le gouvernement octroie mal les contrats de voirie. Les donneurs d'ouvrage ne doivent pas imposer des méthodes ou des protocoles aux entrepreneurs dans les devis : ils doivent imposer des résultats. Si les routes québécoises manquent gravement de durabilité, ce n'est pas à cause des constructeurs qui feraient mal leur travail. Au contraire, ils exécutent exactement ce que demandent les devis; le problème est le donneur d'ouvrage (le gouvernement) qui conçoit mal ses devis.

La Norvège, la Suède, la Finlande, les Pays-Bas et même des provinces canadiennes, soit l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique, ont adopté un mode d'octroi de contrats basé sur la performance. Avec des routes qui peuvent être plus coûteuses initialement mais qui sont plus durables, les économies ont été de l'ordre de 10 à 20 % au Canada et de 20 à 50 % dans les pays scandinaves. Les entrepreneurs québécois sont ceux qui bâtissent notre province. Ils ont l'expérience et le savoir-faire nécessaires pour livrer des bâtiments et des routes de qualité au service des citoyens. Si le peuple exige des routes de qualité, durables et sans nids de poule qui apparaissent dès le premier printemps, les entrepreneurs sont absolument en mesure de livrer la marchandise... si le gouvernement fournit un cadre de gouvernance qui fonctionne et des devis qui favorisent des routes durables.



Le PCQ s'engage à :

- ✓ **METTRE FIN À L'ÉPIDÉMIE PRINTANIÈRE DE NIDS DE POULE** en retirant des exigences techniques pour plutôt ajouter des critères de durabilité et de performance dans les devis publics pour les routes. Dans un premier temps, dans le cadre de projets pilotes, nous laisserons aux entrepreneurs toute latitude quant aux méthodes utilisées, pourvu que les routes construites soient durables.

ABATTRE LES BARRIÈRES À LA PRODUCTIVITÉ

La productivité du secteur de la construction est particulièrement problématique au Québec. Le régime administré par la Commission de la construction du Québec limite la concurrence, maintient une pénurie de main-d'œuvre et impose des règles de travail parmi les plus rigides en Amérique du Nord. Résultat : la main-d'œuvre coûte plus cher qu'ailleurs au Canada, la productivité en souffre et les contribuables paient davantage pour construire les mêmes écoles, les mêmes hôpitaux et les mêmes infrastructures. 40 % de la croissance des coûts de construction dans le milieu municipal dans les dix dernières années est causée par les obligations et exigences réglementaires. Les actions du gouvernement en vue d'augmenter l'offre (programmes de formation, réformes du ministre Boulet) ont été insuffisantes pour avoir des résultats significatifs. Les données de la CCQ montrent à cet égard que les heures totales travaillées annuellement plafonnent à environ 200 millions depuis 2022. Compte tenu de l'état dégradé des infrastructures, des besoins en logements et des investissements prévus d'Hydro-Québec, le Québec a besoin d'allègements réglementaires, de formation de nouveaux travailleurs et de prévisibilité des investissements publics pour inciter les entreprises à investir pour moderniser leurs façons de faire.

Le gouvernement du Québec dispose de plusieurs leviers pour inciter les municipalités à accélérer l'émission des permis de construction, tout en respectant leur autonomie en matière d'urbanisme. Le gouvernement du Québec peut fixer des délais maximaux de traitement selon le type de projet et imposer l'octroi automatique ou le remboursement des frais en cas de dépassement. Il peut standardiser les données sur les délais et exiger une reddition de comptes publique pour comparer les municipalités. Des incitatifs financiers (bonus, aide à l'embauche) liés à la performance encourageraient les villes les plus lentes. Le soutien à la numérisation, à l'intelligence artificielle et à l'exemption de permis pour les rénovations simples libérerait les ressources.



On peut aussi limiter les processus discrétionnaires (PIA, dérogations) et mieux coordonner les autorisations provinciales et municipales. Une approche mixte alliant obligations, accompagnement technique et récompenses pour les villes performantes serait la plus efficace. Laval, qui a réduit ses délais grâce à un code d'urbanisme simplifié, montre que c'est possible. L'étude AppEco (2023) pour l'Association de la construction du Québec (ACQ) documente le retard de productivité du Québec et quantifie le potentiel d'une mesure clé de la réforme.

Selon l'étude, le Québec accuse un retard de productivité d'environ 7 à 10 % par rapport à l'Ontario dans le secteur de la construction (productivité du travail en dollars enchaînés de 2012 par heure). Les causes principales comprennent le cloisonnement excessif des métiers (25 métiers réglementés par la Loi R-20), le manque de polyvalence et la réglementation. Une polyvalence accrue permettrait de récupérer environ 10 % des heures travaillées (environ 21 millions d'heures sur les heures régies par la R-20). Cela fermerait environ un tiers de l'écart de productivité avec l'Ontario. Dans un deuxième temps, on se demande souvent pourquoi, lorsque les autorités effectuent des travaux de chaussée, on n'en profite pas pour réparer la canalisation souterraine également, évitant ainsi d'ouvrir la rue une deuxième fois. Au Québec, la planification des travaux publics, dans les rues comme dans les bâtiments, comporte des lacunes d'organisation, de coordination et de mémoire institutionnelle. Lorsqu'un bâtiment est construit ou rénové, les plans, les données techniques et les informations essentielles sont parfois dispersés dans plusieurs documents et dossiers, mélangeant formats numérique et papier. L'Ordre des ingénieurs du Québec (OIQ) et l'École nationale d'administration publique (ENAP), dans des rapports récents, font état d'une situation où les données des bâtiments sont partielles, lacunaires et manquent de fiabilité et de comparabilité. L'ENAP mentionne « une difficulté à réaliser un portrait des infrastructures complet et fiable et à le tenir à jour ». Résultat : les équipes travaillent avec une vision incomplète, découvrent des problèmes en cours de chantier, multiplient les interventions au même endroit et ça engendre des dépassements de coûts faramineux. Ce ne sont pas que nos infrastructures qui sont désuètes, mais aussi nos pratiques de gestion et de planification des infrastructures !

Hydro-Québec, la ville d'Ottawa, et de nombreuses usines utilisent des jumeaux numériques comme outils de planification pour optimiser les processus et les travaux futurs ou pour faire des tests. Un jumeau numérique est une copie conforme numérique d'une infrastructure ou d'un système, qui utilise la modélisation 3D et souvent l'intelligence artificielle pour structurer et présenter les données de manière fiable, facilement interprétable, rapide et complète. C'est un réseau intelligent de données bien structurées et interconnectées, qui permet également une connaissance beaucoup plus fine de l'utilisation des fonds publics. Hydro-Québec utilise un jumeau numérique pour plusieurs de ses infrastructures, incluant le barrage Daniel-Johnson (Manic-5). Ce type d'outils permet de connaître exactement tous les détails d'une infrastructure, de s'y retrouver facilement et rapidement, d'éviter les mauvaises surprises lors des travaux et de planifier les interventions de la manière la plus efficace et la moins coûteuse possible. Après quelques années d'utilisation, les coûts d'implantation sont largement remboursés simplement en économies et en dépassements de coûts évités.

Le PCQ s'engage à :

- ✓ **RÉDUIRE LA RÉGLEMENTATION EN CONSTRUCTION** : faire passer le nombre de corps de métiers de 25 à 7 (comme en Ontario), retirer les exigences sur la mobilité de la main-d'œuvre, alléger le Code de construction du Québec, etc. pour diminuer les coûts de construction.
- ✓ **ENCOURAGER L'ÉMISSION PLUS RAPIDE DE PERMIS DE CONSTRUCTION.**
- ✓ **METTRE EN PLACE DES NORMES ET CONVENTIONS CLAIRES ET UNIFORMES** de gestion et de conservation des données pour les bâtiments publics.
- ✓ **METTRE FIN AUX DÉPASSEMENTS DE COÛTS SYSTÉMATIQUES** en implantant progressivement des jumeaux numériques pour les infrastructures à la charge de l'État.

DES PPP POUR TRANSFÉRER LES RISQUES

Les contribuables méritent que tous les investissements majeurs du PQI se fassent de la façon la plus rigoureuse possible, en limitant les surprises qui causent des retards importants et des dépassements budgétaires faramineux absorbés par les contribuables. La formule des partenariats public-privé a été utilisée à bon escient au Québec. Le prolongement de l'autoroute 25, le parachèvement de l'autoroute 30 et la Maison symphonique de Montréal ont été construits en PPP et ont tous les trois respecté leur échéancier et leur budget. Plus récemment, le nouveau pont Samuel-De Champlain a été réalisé en PPP et le concessionnaire a absorbé les dépassements de coûts du projet qui lui avaient été transférés. Le contrat oblige le concessionnaire à rendre le pont dans un état défini à l'avance. Si les critères techniques de la rétrocession de l'infrastructure ne sont pas atteints, Ottawa peut imposer des déductions financières.

Finalement, CDPQ Infra a bien absorbé la hausse du coût net de construction du REM (en bonne partie causée par la pandémie et des surprises dans le tunnel sous le Mont-Royal), et la mise de fonds du gouvernement du Québec n'a pas été augmentée pour ça. CDPQ Infra a un incitatif à éviter des déficits de maintien du REM car elle vise un rendement de 8 % sur son capital : moins de trains disponibles, plus de pannes, moins d'usagers : le rendement baisse. Entretenir le réseau est une nécessité pour CDPQ Infra, car c'est protéger l'investissement. De plus, CDPQ Infra a intérêt à éviter un déficit de maintien du REM, car un réseau fatigué vaut moins et, quand une vente de l'actif est possible, l'état de l'actif a un prix.



Le PCQ s'engage à :

- ✓ **MANDATER** les organismes qui octroient des contrats majeurs d'infrastructures, tels que la Société québécoise des infrastructures, le ministère des Transports ou Mobilité Infra Québec, de lancer des appels d'offres internationaux pour contracter et gérer les contrats de construction, de propriété et d'exploitation des infrastructures majeures présentes et futures au Québec et ainsi engendrer des économies importantes.
- ✓ **TRANSFÉRER** équitablement les risques des projets entre les contribuables et les gestionnaires de projets pour engendrer des économies importantes dans les investissements requis pour renouveler nos infrastructures.
- ✓ **PRÉVOIR** des incitatifs pour que les concessionnaires maintiennent les actifs transférés en bon état.

ANNEXE A – EFFET COMBINÉ DE LA HAUSSE DE LA PART DU PQI ALLOUÉE AU MAINTIEN ET DE LA HAUSSE DE LA PRODUCTIVITÉ SUR L’OBJECTIF DE RÉDUCTION DU DMA

Dans un scénario conservateur, on peut estimer un gain de 5 % d’efficacité globale (productivité + réduction de cloisonnement partielle) sur 75 % des dépenses de construction, ce qui amènerait de 6 à 9 G\$ d’économies directes ou de valeur supplémentaire. Un scénario moyen (réforme significative : polyvalence large + allègement réglementaire), quant à lui, pourrait générer des gains de 8-10 % d’efficacité (récupération d’heures + réduction des inefficacités de séquençement), soit 10 à 15 G\$ pour le PQI. Enfin, dans un scénario élevé de déréglementation en profondeur (forte réduction du cloisonnement et flexibilité maximale), les gains iraient chercher de 12-15 % d’efficacité (aligné sur les pilotes Stratégie + gains structurels), soit 15 à 22 G\$ pour le PQI. Le scénario combiné (hausse à 75-80 % des investissements alloués au maintien + un effort rapide de libéralisation/déréglementation pour hausser la productivité de l’industrie de la construction) aurait un effet cumulatif significatif. Le délai estimé pour atteindre la cible de 6-7 % de ratio DMA établie par le gouvernement serait d’environ 5 à 7 ans (cible possible vers 2031-2033), au lieu des 7-9 ans estimés avec seulement la hausse à 75-80 % et 10 ans avec le plan à 71 % du gouvernement actuel. Le scénario combiné représente une accélération de 30 à 50 % par rapport au scénario du gouvernement actuel, issu de la stratégie renforcée annoncée par le ministre Éric Girard en juin 2026 et visant à ramener le ratio DMA/valeur de remplacement entre 6 % et 7 % d’ici 2036.

ANNEXE B – TABLEAU COMPARATIF DES PROMESSES EN INFRASTRUCTURES

	PCQ	CAQ	PQ	PLQ	QS
AJOUT AU PQI À TERME (G\$)	0	+13 G\$	Non spécifié	+28 G\$	+27 G\$
Montant PQI alloué au maintien	80 %	Non spécifié	Non spécifié	75 %	Non spécifié
Priorité au maintien ?	Oui	Non spécifié	Oui	Oui	Non spécifié
Tramway de Québec	Contre	Pour	Pour	Pour	Pour
3e lien autoroutier	Pour Pont à l’est, en passant par l’île d’Orléans	Pour Pour une troisième élection de suite	Contre 3e lien pour transport en commun uniquement	Pas clair Faire plus d’études	Contre
Dette nette en 2030-2031	273 G\$	278 G\$*	271 G\$	280 G\$	309 G\$*

* Montant estimé



INFRASTRUCTURES