



Suivi de l'étude Blocage minimum et lancement du nouveau baromètre

Obstacle minimum

La situation sur la fluidité des déplacements et la gestion des chantiers à Montréal, un an plus tard

Ce bilan a été réalisé par
la **Chambre de commerce du Montréal métropolitain**
avec le soutien du **ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie du Québec (MEIE)**
et la collaboration de la firme **IdéesFX**

Avant-propos

Assurer une planification et une gestion innovante des chantiers publics et privés à Montréal pour améliorer la fluidité des déplacements et l'accessibilité du centre-ville

La mobilité et la fluidité des déplacements qu'offre une métropole, par le biais de ses infrastructures de transport routier, collectif et actif, sont intimement liées à la performance économique globale ainsi qu'à son attractivité et à sa qualité de vie.

Le centre-ville de Montréal est un lieu vivant, où résident des milliers d'habitants et où se rendent chaque jour des milliers de travailleurs, visiteurs et étudiants. La perception d'un centre-ville accessible et fluide pour tous les modes de déplacement joue sur leur volonté de s'y loger ou d'y travailler. L'accessibilité du secteur a aussi un effet majeur sur le désir des résidents des régions avoisinantes de profiter de ses attraits commerciaux, culturels, alimentaires et, de manière générale, sur son statut de place d'affaires.

Au cours des dernières années, nous avons observé une détérioration de la perception des travailleurs, des résidents et des visiteurs quant à l'accessibilité du centre-ville. Au début de l'année 2023, nous avons publié un appel à l'action pour corriger la situation dans le cadre de l'étude ***Blocage minimum***.

Cet automne, nos sondages nous indiquent que plus de la moitié des travailleurs (53 %) ont toujours une perception négative quant à l'accessibilité du centre-ville et que cela mine leur intention de venir y travailler en présentiel.

Dans ce contexte, nous avons décidé de poursuivre notre analyse de la situation et de produire un nouvel outil de mesure de cette dernière. Nous l'appellerons le ***baromètre Obstacle minimum***.



Retour sur les faits saillants de l'étude *Blocage minimum*, présentée il y a un an

Les critiques sur l'accessibilité du centre-ville et la gestion des chantiers occupent l'avant-scène des débats publics depuis maintenant dix ans. On peut observer cependant une intensification des frustrations depuis la fin de la pandémie.

C'est dans le cadre de son initiative « [J'aime travailler au centre-ville](#) », qui vise à renforcer l'économie du centre-ville et l'achalandage des travailleurs, que la Chambre a publié l'étude *Blocage minimum*, avec la contribution du ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie du Québec (MEIE). Cette étude visait à dépasser les critiques relatives à la gestion et aux entraves causées par les chantiers publics et privés pour proposer des pistes de solutions innovantes et réalisables.

L'étude a documenté plusieurs enjeux de front qui affectent la fluidité des déplacements dans la métropole et au centre-ville. Elle a produit des mesures directes du nombre d'entraves qui altéraient la circulation du centre-ville et a proposé des correctifs.

Parmi les faits saillants de l'étude *Blocage minimum*, nous retenons qu'à l'automne 2022 :

- Nous constatons que **94 % des artères du centre-ville ont été entravées** durant l'année de référence de 2022 (sur la base des relevés des permis d'occupation pour une année entière);
- **33 % des 45 km du réseau du centre-ville (secteur de l'hypercentre) étaient entravés** partiellement ou totalement au moment de la collecte de données terrain en septembre 2022;
- Plus du quart des éléments de signalisation, les fameux cônes orange, recensés au centre-ville étaient inutiles : **27 % des cônes orange étaient abandonnés ou n'avaient aucune raison d'être**;
- Les travaux étaient souvent réalisés sans plan d'ensemble, en fonction des besoins propres des diverses parties, ce qui prolonge et multiplie les entraves : **93 % ou plus des projets et chantiers gérés par la Ville de Montréal n'étaient pas intégrés à une plateforme de planification** qui vise à coordonner les entraves à la circulation et à analyser les demandes de projets pour faire des arbitrages selon le niveau de priorité des chantiers;
- Sur une artère représentative des voies d'accès au centre-ville, soit la rue Saint-Urbain, on observe des **chantiers en continu sur une portion ou une autre durant 9 années consécutives**.

Objectifs du présent bilan et du lancement du nouveau baromètre *Obstacle minimum*

Mesurer les efforts réalisés cette année pour gérer les chantiers avec efficacité, productivité et transparence

L'étude *Blocage minimum* a lancé un mouvement de mobilisation et de passage à l'action sans précédent. Ces nouvelles mesures et la vitesse à laquelle elles ont été réfléchies et mises en place témoignent de l'importance accordée à la situation des chantiers à Montréal.

Le dévoilement des constats et solutions en janvier 2023 a incité les instances gouvernementales et municipales à se doter de mesures d'atténuation.

Deux mois plus tard, en mars 2023, la **Ville de Montréal** a tenu un Sommet sur les chantiers pour aborder les enjeux de gestion des chantiers sur l'ensemble du territoire. À l'issue de l'événement, qui a rassemblé plus d'une centaine d'acteurs de l'écosystème de la construction montréalais, des engagements visant une meilleure planification des entraves et une utilisation de la signalisation plus contrôlée ont été pris pour limiter l'occupation de l'espace public.

Un mois plus tard, en avril 2023, le **ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD)** a annoncé qu'il allait revoir ses normes de signalisation pour libérer les rues montréalaises des cônes orange non utilisés et adapter les limites de vitesse à la densité du centre-ville.

Le mois suivant, en mai 2023, le **gouvernement du Québec** s'est engagé à moderniser le secteur de la construction et à contribuer à la hausse de sa productivité en renforçant la formation de la main-d'œuvre et la polyvalence entre les différents corps de métier.

À notre avis, il est essentiel de **suivre l'évolution de la situation pour permettre au centre-ville d'atteindre un niveau d'accessibilité à la hauteur de son dynamisme économique et de la mixité des usages qui s'y opèrent.**

Le **baromètre *Obstacle minimum*** fait le point sur les principaux indicateurs de l'étude *Blocage minimum*, soit : le nombre d'entraves et la perception de la fluidité à l'échelle de la métropole et de son centre-ville par le milieu des affaires.

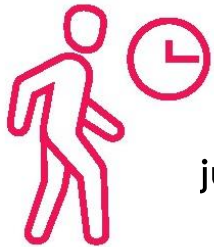
Il dresse le bilan des efforts menés par les différents acteurs publics et privés identifiés comme responsables des actions et de la mise en place de certaines solutions dans l'étude.

An aerial photograph of a city construction site. A large white lattice crane is positioned on a rooftop or elevated platform, extending its arm across the scene. The surrounding area is filled with various buildings, including a prominent yellow-tinted structure on the left and a classical-style building with a white facade on the right. The ground is covered in snow, indicating a winter setting. The overall scene depicts a busy urban construction project.

Perceptions du milieu des affaires quant à la fluidité et aux chantiers

Les résultats du coup de sonde de la Chambre auprès des entreprises du Grand Montréal réalisé en novembre 2023

Nouvelles données de l'automne 2023 : il est trop tôt pour déceler une amélioration de la perception de la situation, qui reste très négative



85 %

jugent que les déplacements au sein du Grand Montréal ne sont pas fluides

55 %

considèrent que le nombre d'entraves dans le Grand Montréal a fortement augmenté



75 %

considèrent que le centre-ville est la zone la plus entravée du Grand Montréal

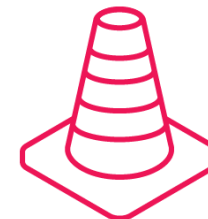


65 %

des automobilistes jugent qu'ils mettent plus de temps que d'habitude pour se rendre au centre-ville

53 %

ont l'impression qu'il y a plus de chantiers de construction que d'habitude au centre-ville



46 %

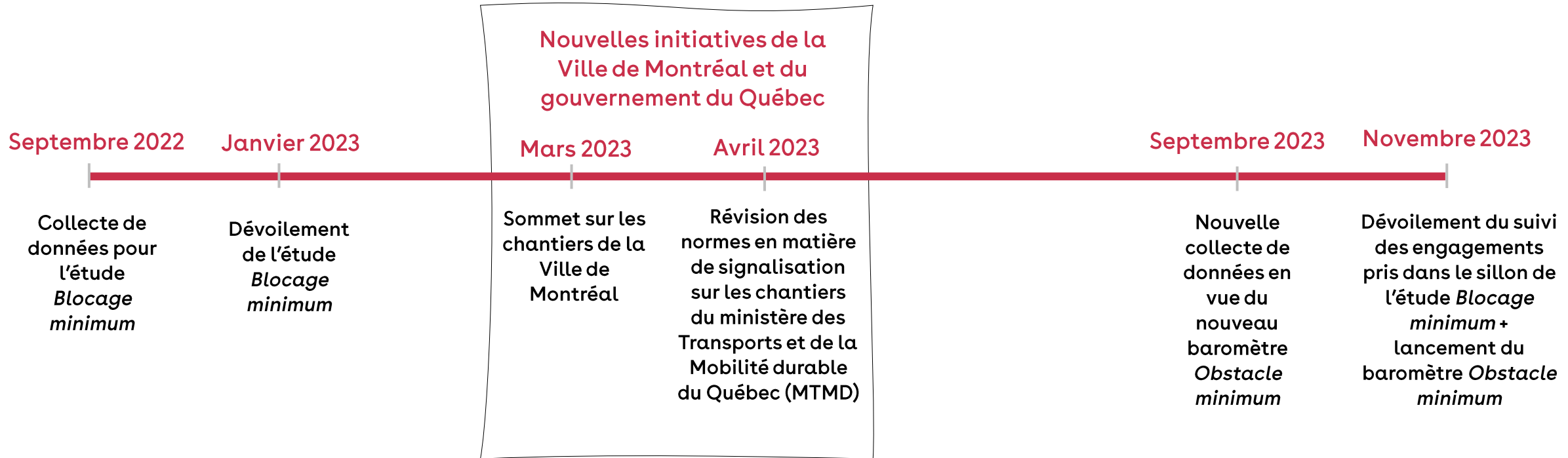
estiment que les chantiers qui nuisent le plus à la fluidité des déplacements sont les travaux de voirie, qu'ils soient opérés par la Ville de Montréal ou les réseaux techniques urbains (RTU)

An aerial photograph of a city skyline, likely Montreal, Quebec, Canada. The image shows a dense cluster of skyscrapers and modern buildings, with several construction cranes visible against the sky. In the foreground, a large body of water, possibly a harbor or a large canal, is visible, with several boats docked at a pier. The water is dark, and the sky is a clear, pale blue. A prominent red banner is overlaid across the middle of the image, containing white text. The overall scene is a mix of urban development and natural elements like trees and water.

Bilan des engagements

Les gestes posés par le milieu pour améliorer la fluidité des déplacements et la gestion des chantiers dans la dernière année relativement aux recommandations de l'étude *Blocage minimum*

Les partenaires publics ont réagi à la suite de l'étude *Blocage minimum*



Près d'un an s'est écoulé depuis la réalisation de l'étude. Les acteurs publics et privés impliqués dans la gestion et la planification des chantiers à Montréal ont pris de nouvelles mesures pour limiter les entraves à la circulation.

La Chambre est consciente que les retombées des mesures prises par le secteur privé, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal auront des effets mesurables à plus long terme. Néanmoins, une mesure annuelle des efforts nous apparaît nécessaire pour suivre l'évolution de la situation des chantiers à Montréal et les préoccupations du milieu des affaires sur la fluidité des déplacements.

La solution passe par 4 leviers :

LEVIERS ET IMPACTS



Mettre en place un mécanisme de planification et de coordination intelligent et agile pour limiter l'impact des chantiers sur la fluidité des transports



Responsabiliser toutes les parties prenantes de l'écosystème de la construction pour optimiser les opérations des chantiers et réduire les nuisances associées



Valoriser et stimuler une culture de l'excellence et de l'innovation pour moderniser les pratiques et propulser la productivité du secteur



Requalifier la relation entre les chantiers et la population locale ou touristique pour améliorer l'expérience et la promesse du centre-ville



ENJEUX DE DÉPART ET SOLUTIONS

Comment diminuer l'occupation de l'espace public

La Ville de Montréal ne contrôle que 30 % des chantiers réalisés sur son territoire, notamment ceux qui consistent à réhabiliter les conduites d'aqueduc, à réparer la chaussée et à aménager les pistes cyclables. Cependant, la Ville est l'acteur qui détient le levier pour encadrer les paramètres d'exécution des chantiers tels que l'empiètement sur le domaine public, puisque c'est la Ville qui délivre des permis pour **tous** les chantiers du centre-ville.

ENJEUX DE DÉPART



OCCUPATION DE L'ESPACE PUBLIC

- 27 % des éléments de signalétique n'avaient aucune raison d'être, une statistique qui semble conforme à la réalité observée à Montréal dans son ensemble.
- 94 % des 45 km d'artères de l'hypercentre ont été entravées partiellement ou totalement à un moment ou à un autre entre 2021 et 2022.
- 65 % des chantiers publics et privés engendrent une fermeture complète d'une ou de plusieurs voies.
- 96,4 % des demandes d'occupation temporaire du domaine public sont acceptées.



COORDINATION DES CHANTIERS

- Seuls 6 à 7 % des projets de la Ville se qualifient comme des projets intégrés.
- La participation à la planification intégrée est facultative pour les opérateurs de réseaux techniques urbains (RTU).

RECOMMANDATIONS À L'INTENTION DE LA VILLE DE MONTRÉAL

OCCUPATION DE L'ESPACE PUBLIC

- Développer une culture de la transparence, de l'imputabilité et de la participation citoyenne.
- Mettre en place un plan de micromobilité aussitôt qu'il y a une forte densité d'entraves dans un même secteur ou sur un axe de déplacement.
- Favoriser l'adhésion de la population au principe selon lequel la modernisation du centre-ville exige des sacrifices.
- Déployer une tarification dynamique incitative pour optimiser l'occupation du domaine public.

COORDINATION DES CHANTIERS

- Rassembler l'ensemble des parties prenantes dans une entité intelligente responsable de la planification et de la coordination des chantiers.

La Ville de Montréal revoit ses processus pour limiter l'occupation de l'espace public



CÔNES ORANGE ET CULTURE DE TRANSPARENCE

- Depuis le 24 juin 2023, la **signalisation** doit être installée seulement 24 heures avant le début d'un chantier et retirée dans les 24 heures suivant la fin de ce dernier. Elle doit aussi être retirée si le chantier demeure inactif pendant plus de 5 jours.
- Depuis juin 2023, l'**Escouade mobilité**, dont le rôle initial est d'assurer la sécurité des déplacements des usagers, bénéficie de plus de ressources et de plages de surveillance. Ainsi, 2 nouveaux postes d'inspecteur s'ajoutent aux 13 existants afin d'avoir une plus grande présence sur le terrain pendant les heures critiques, de 5 h à 19 h. En tout, **2 millions de dollars** seront alloués au renforcement des interventions de l'Escouade en 2024.

PERMIS D'OCCUPATION ET PRÉSERVATION DES AXES DE MOBILITÉ

- Début 2024, de nouvelles exigences pour les **permis d'occupation temporaire de l'espace public sur les grands axes de mobilité** seront mises en place. La Ville de Montréal, qui procède actuellement à l'identification de ces axes de mobilité à prioriser pour maintenir un bon niveau de fluidité des déplacements, proposera des axes « sous surveillance » déterminés en fonction de la nature et de l'emplacement des chantiers et des axes « névralgiques », déterminés quant à eux selon l'importance hiérarchique qu'ils occupent dans le réseau de mobilité. La Ville envisage également de rendre obligatoire la production d'un **devis de maintien de la circulation ou d'un plan de micromobilité** par le demandeur de permis pour toute entrave sur un axe prioritaire. La **facturation des permis d'occupation temporaire de l'espace public** et le montant des constats d'infraction, qui varie actuellement entre 569 \$ et 1 069 \$ selon le type d'infraction, seront révisés aussi à la hausse. Pour les permis d'occupation, le nouveau règlement suggérera une tarification incluant une prime supplémentaire pour les axes prioritaires.

PLATEFORME RESPONSABLE DE LA PLANIFICATION ET DE LA COORDINATION DES CHANTIERS

- La **plateforme informatique géolocalisée AGIR (Assistant à la gestion des interventions dans la rue)**, qui est actuellement utilisée par la Ville de Montréal pour planifier des chantiers, sera utilisée par les 19 arrondissements dès janvier 2024. Il faudra attendre **2028** pour que cette plateforme soit accessible à l'ensemble des partenaires de l'écosystème de la construction qui planifie des chantiers sur le domaine public.

Il est encore trop tôt pour en mesurer l'impact



ENJEUX DE DÉPART ET SOLUTIONS

Les normes de signalisation des chantiers ne sont pas adaptées au contexte urbain

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable est responsable d'établir l'ensemble des normes relatives à la signalisation des routes et des voies cyclables. Le volume 2 du [Tome V - Signalisation routière](#) rassemble notamment l'ensemble des normes de signalisation attachées aux chantiers de construction.

ENJEUX DE DÉPART



Les normes du ministère des Transports et de la Mobilité durable entraînent une surutilisation des cônes orange et ne prennent pas en compte le caractère dense du centre-ville :

- Les **cônes orange** signalent initialement un danger et appellent à la prudence; ils devraient être utilisés uniquement pour les travaux de courte durée ou sur les autoroutes.
- Même si le centre-ville de Montréal appartient à une **catégorie de vitesse** de 60 km/h ou moins, les normes ne tiennent pas compte de sa densité et de ses besoins spécifiques.

RECOMMANDATION À L'INTENTION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Créer des normes de signalisation adaptées à la réalité du centre-ville de Montréal :

Dans toute la province, l'emprise de la signalétique est déterminée par la limite de vitesse en vigueur. Ainsi, un système fondé sur la densité plutôt que sur la limite de vitesse améliorerait la fluidité des déplacements sans compromettre la sécurité des usagers.

Les nouvelles normes adaptées aux zones urbaines denses pourraient aussi inclure des exigences de maniabilité, de légèreté et d'adaptabilité pour optimiser la signalétique au lieu d'alourdir le paysage urbain.

Tableau 4.3-2
Longueur minimale des biseaux Québec

Vitesse (km/h)	60 et moins	70	80 et 80	100
Longueur (m)	10d	20d	30d	40d

1. Correspond à la vitesse indiquée sur le panneau à fond blanc « Limite de vitesse » (P-70).
d = Largeur de l'entrave sur une voie.



LA RÉPONSE DEPUIS JANVIER 2023

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec adapte les normes à la densité



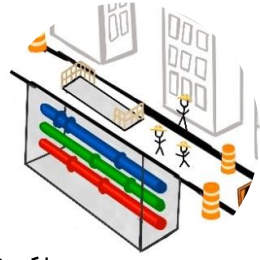
CÔNES ORANGE

- Depuis juin **2023**, les cônes orange d'usage ont été remplacés par d'autres modèles plus compacts et mieux adaptés aux milieux restreints et urbains, et les panneaux annonçant un trottoir fermé sont plus petits. Pour les chantiers dont il a la responsabilité, le ministère s'engage à retirer toute signalisation après 72 heures d'inactivité sur un chantier de construction.
- Une troisième planche horizontale a aussi été ajoutée aux barrières utilisées pour bloquer les trottoirs afin d'en améliorer la détection par les personnes non voyantes.
- D'ici fin **2023**, les dessins normalisés indiquant la signalisation temporaire à installer dans un chantier seront révisés pour les adapter au milieu urbain.

CATÉGORIES DE VITESSE

- En décembre **2023**, les catégories de vitesse inférieures à 60 kilomètres par heure seront ajoutées pour que la signalisation utilisée convienne mieux à l'emplacement des chantiers.

On observe un remplacement progressif des « gros cônes » et un ajout de limites de vitesse plus adaptées aux zones entravées



ENJEUX DE DÉPART ET SOLUTIONS

Le secteur de la construction est encore peu productif et trop morcelé

L'industrie de la construction, soit la 5^e industrie la plus touchée par la pénurie de main-d'œuvre au Québec, est aux premières loges face aux besoins du Québec en matière de logements, d'infrastructures et d'adaptation aux changements climatiques. Le gouvernement du Québec a ainsi lancé un projet de réforme de l'industrie pour en accélérer la modernisation par un plus grand accès à la formation.

ENJEUX DE DÉPART



On observe ainsi un **écart de productivité de 34 points de pourcentage** entre l'ensemble des industries du Québec et le secteur des travaux de génie, dû en partie aux facteurs suivants :

- **Encadrement réglementaire serré** : au Québec, il existe 25 corps de métier distincts. Chacun d'entre eux répond à des normes et champs d'intervention bien définis qui limitent la polyvalence entre métiers.
- **Fragmentation du secteur** : au Québec, peu d'entreprises ont les capacités nécessaires pour réaliser de grands projets en une seule phase. Or, la construction par phase prolonge significativement la durée des entraves.
- **Faible intégration numérique** : au Québec, seuls 12 % des entrepreneurs généraux font usage du BIM, qui est au cœur de la transformation numérique de l'industrie.
- **Pénurie de main-d'œuvre** : au deuxième trimestre de 2023, soit le trimestre où le recrutement de la main-d'œuvre se veut plus important en raison de la période charnière qu'incarnent le printemps et l'été pour la construction, l'industrie a enregistré **12 245 postes vacants**.

RECOMMANDATION À L'INTENTION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

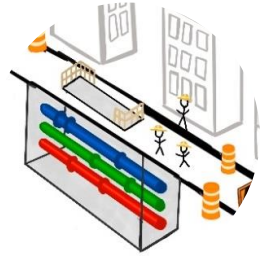
Accélérer la modernisation du secteur de la construction par la création d'un chantier sur l'innovation et l'amélioration de la productivité :

En regroupant l'ensemble des parties prenantes de l'écosystème, le gouvernement du Québec pourrait se doter d'une stratégie économique provinciale visant la productivité du secteur.

Pour ce faire, un plan d'action concerté et répondant aux enjeux de l'écosystème devrait être élaboré en concertation avec les entreprises du secteur privé et les instances publiques.

Ultimement, cette stratégie permettrait d'accélérer l'innovation par des interventions ciblant la main-d'œuvre ou l'adoption de technologies numériques par exemple.

L'écosystème bénéficierait alors de gains de productivité qui lui permettraient de renforcer sa compétitivité en Amérique du Nord.



ENGAGEMENTS DES ACTEURS RESPONSABLES AU COURS DE LA DERNIÈRE ANNÉE

Le gouvernement du Québec s'est engagé à moderniser le secteur de la construction

ENGAGEMENTS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC



FORMATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE DU SECTEUR DE LA CONSTRUCTION

Dans le cadre de l'*Offensive de formation en construction* présentée le 30 octobre 2023, entre 4 000 et 5 000 personnes additionnelles seront formées pour occuper des métiers en forte demande sur les chantiers, soient ceux de charpentier-menuisier, d'opérateur de pelles, d'opérateur d'équipement lourd, de ferblantier, de frigoriste, d'électricien et de tuyauteur.

Pour ce faire, des formations de courte durée allant de 4 à 6 mois seront offertes aux étudiants en plus d'un **soutien financier de 750 \$ par semaine**. Des bourses allant de 9 000 \$ à 15 000 \$ pourraient aussi être offertes aux étudiants des programmes menant à un diplôme d'études professionnelles (DEP).

Cette **voie rapide et rémunérée d'accès au marché du travail** en construction sera accessible **dès janvier 2024**.

Avec cette offensive, le gouvernement du Québec entend répondre au **déficit de main-d'œuvre** qui touche le secteur de la construction.

C'est une première réponse à l'enjeu de la main-d'œuvre; reste à soutenir efficacement les investissements pour favoriser les gains de productivité

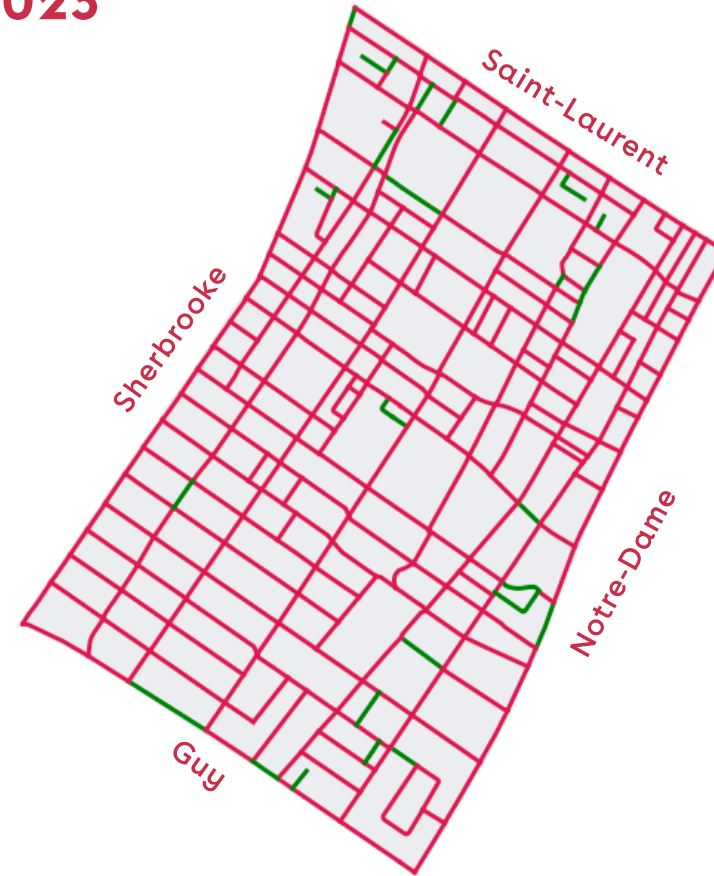
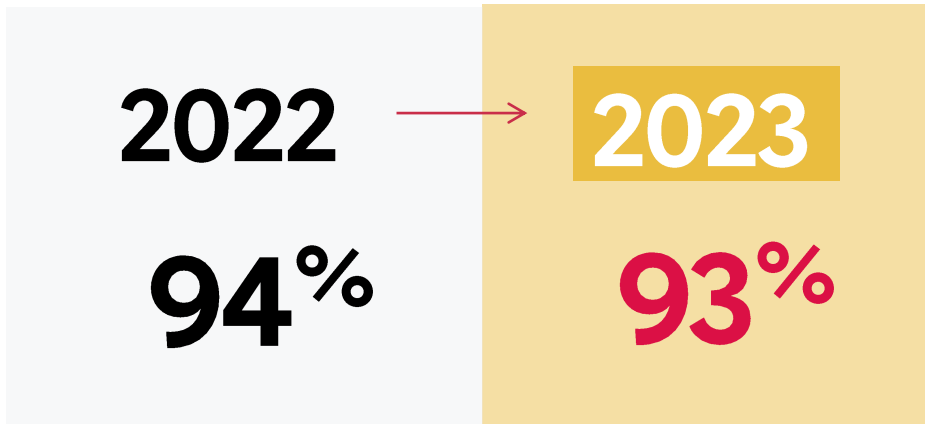


Nouvelle analyse et évaluation des blocages persistants

Bilan et nouveau baromètre Obstacle minimum

Lorsqu'on analyse les données sur l'année entière, on réalise qu'alors que 94% des artères avaient été entravées partiellement ou totalement à un moment ou un autre en 2021-2022, ce taux passe à 93% en 2022-2023

Pourcentage des artères entravées partiellement ou totalement à un moment ou un autre de l'année :



■ Emplacements des permis d'occupation temporaire du domaine public démarrant entre le 1^{er} mai 2022 et le 30 avril 2023

Le centre-ville demeure fortement entravé

Pour le cycle 2022-2023, l'arrondissement Ville-Marie a délivré 12 % moins de permis pour occupation du domaine public qu'au cycle 2021-2022

11 458 permis

émis par l'arrondissement Ville-Marie
entre mai 2022 et avril 2023

- 12 % par rapport à l'année précédente

Entre le 1er mai 2022 et le 30 avril 2023

23 792 249 \$

de revenus générés par les permis
d'occupation temporaire du domaine
public pour l'arrondissement Ville-Marie.

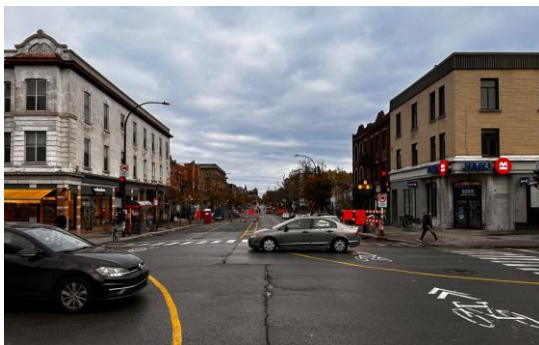
- 5 080 \$ par rapport à l'année précédente

C'est une source de revenus constante et non négligeable

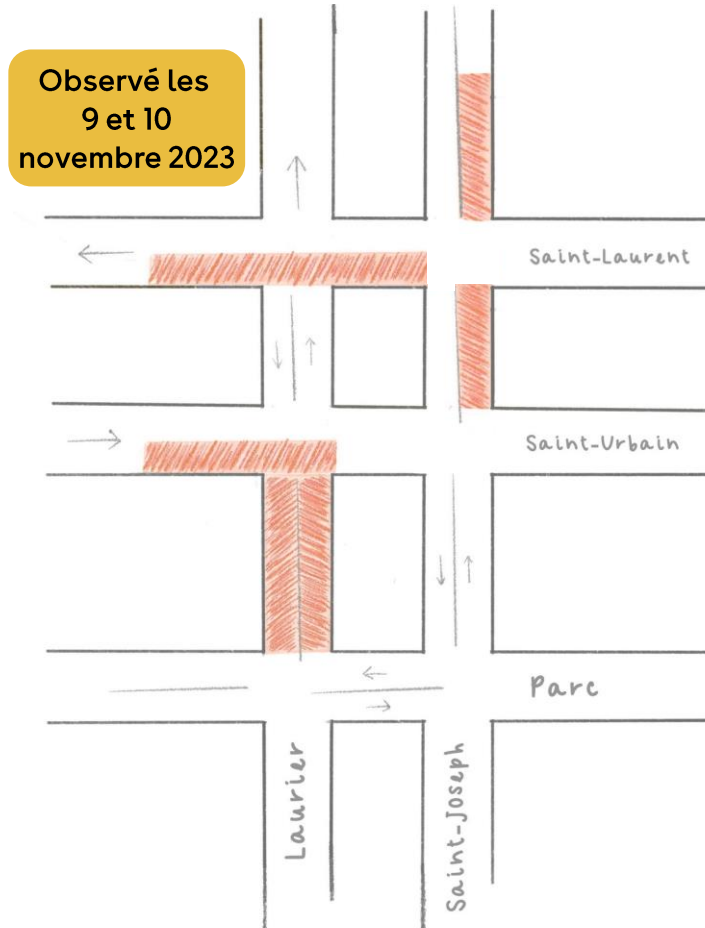
Le réseau d'artères entourant le centre-ville continue d'être entravé par des **travaux non coordonnés**, ce qui bloque l'accès au centre de la métropole



La rue Saint-Urbain n'a plus qu'une voie de circulation



La rue Laurier est complètement fermée à la circulation



La voie en direction est du boulevard Saint-Joseph est fermée

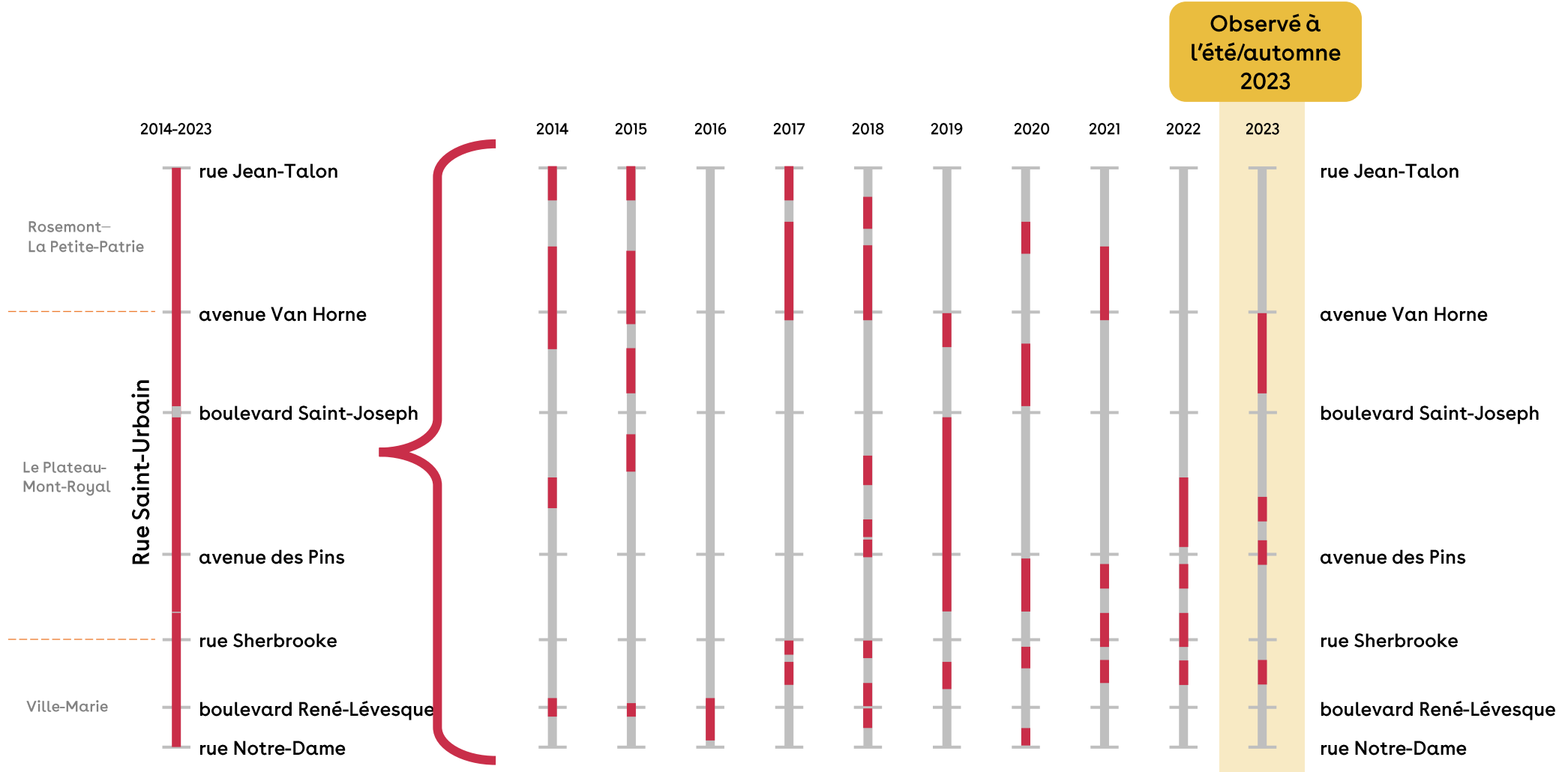


Le boul. Saint-Laurent n'a plus qu'une voie de circulation

L'absence de coordination persiste et fait en sorte qu'une même artère est peut-être régulièrement entravée, année après année

Travaux observés sur la rue Saint-Urbain 2014-2023

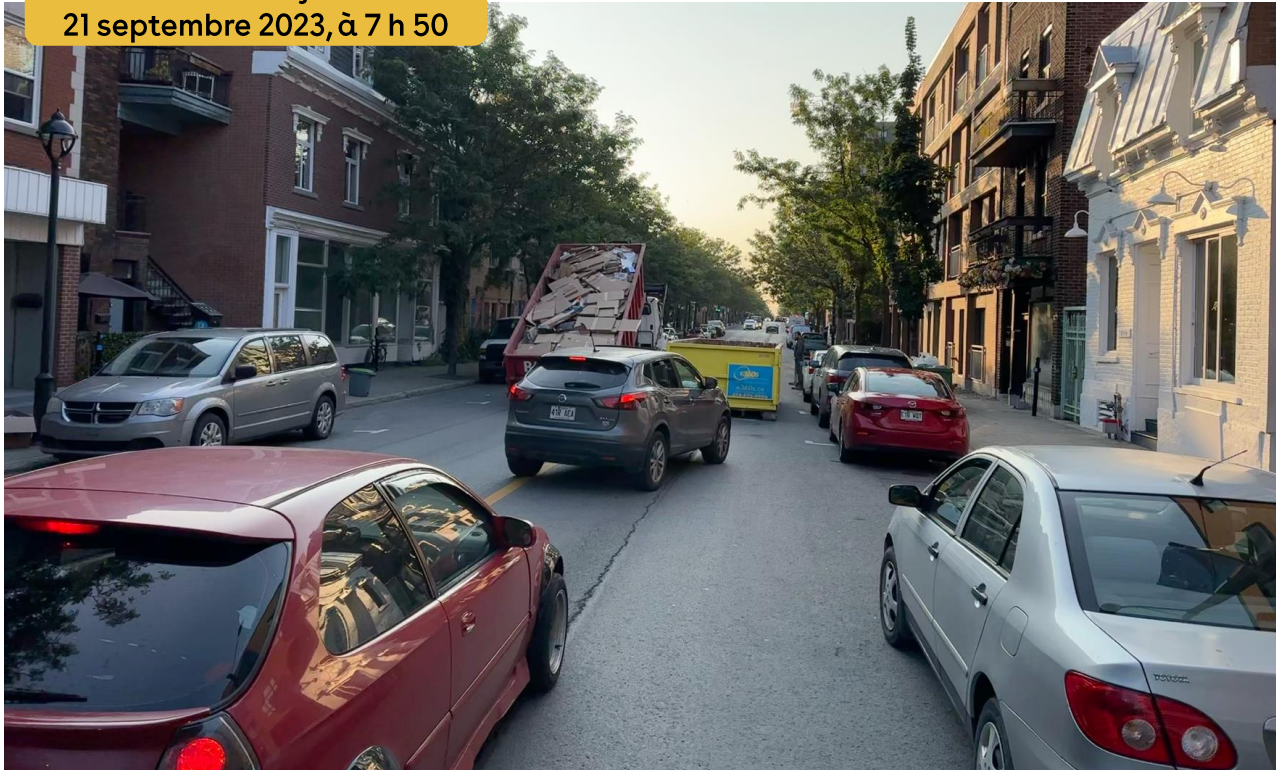
■ Travaux



Note méthodologique : Les entraves apparaissent et disparaissent continuellement. L'analyse présentée est celle de l'ensemble des images de la rue Saint-Urbain prises par Google ; pour 2023, les observations ont été réalisées sur le terrain par l'équipe IdéesFX.
Sources : Google, prises de données par IdéesFX, analyses réalisées par IdéesFX

La mobilité dans les quartiers centraux continue d'être **victime des livraisons tolérées à toute heure du jour**

Observé le jeudi
21 septembre 2023, à 7 h 50

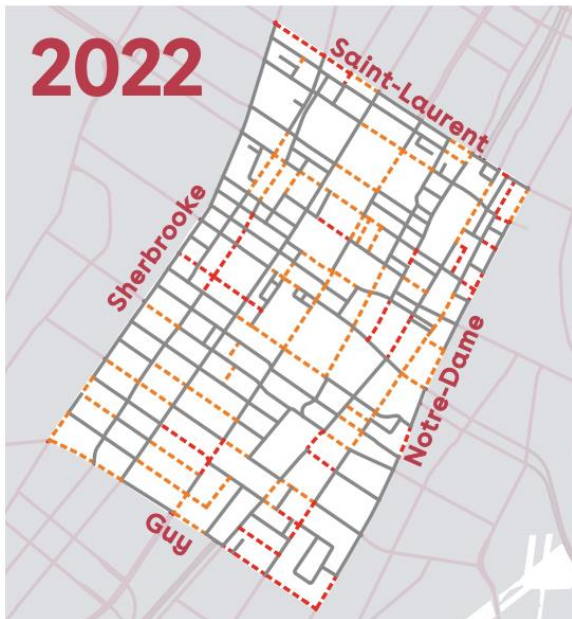


Observé le vendredi
10 novembre 2023, à midi

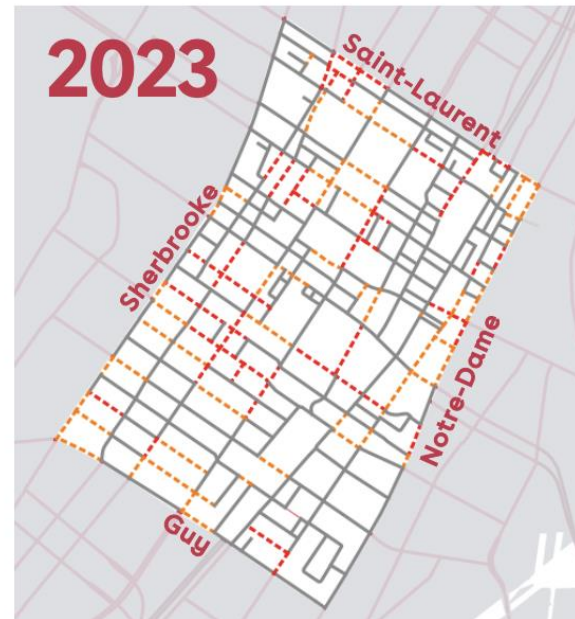


Nos relevés indiquent que la **part d'artères entravées n'a pas diminué en 2023**

Entraves observées en 2022 et **2023** (sur 2 jours)

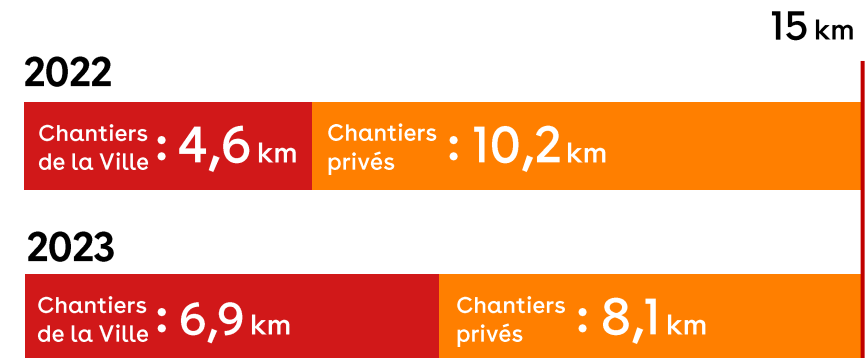


Portrait des entraves - 20 et 21 septembre 2022



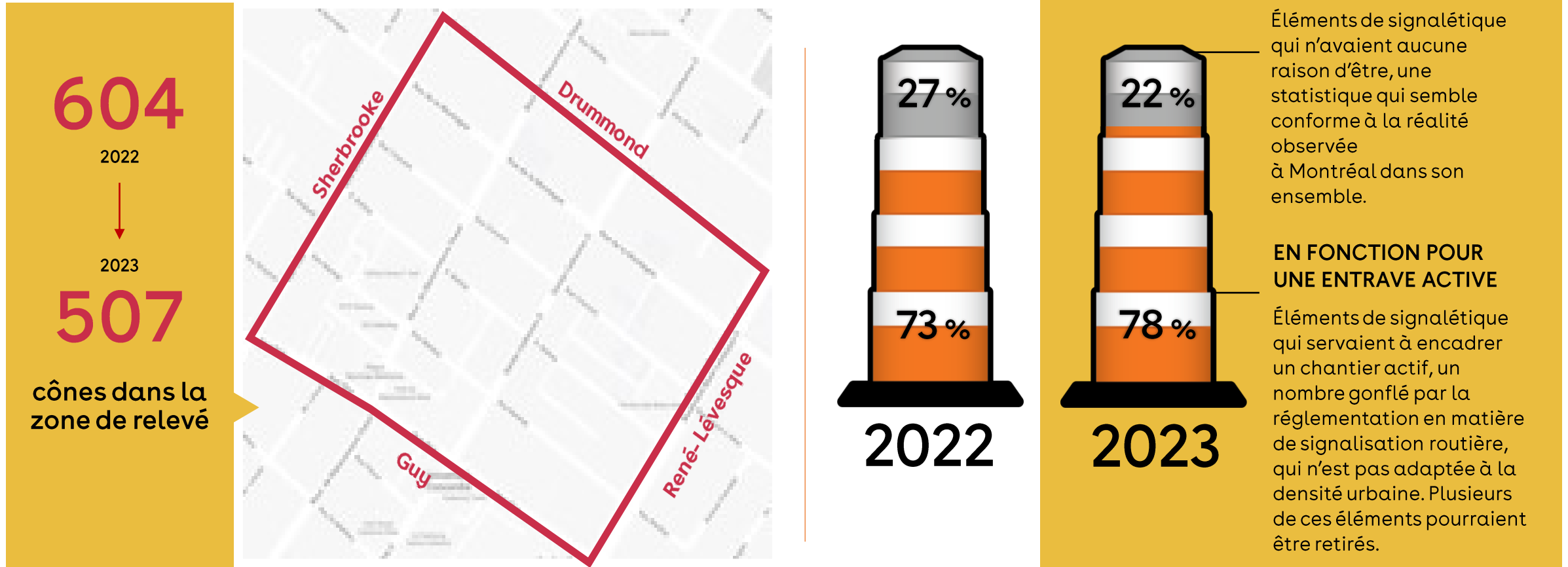
Portrait des entraves - 28 septembre et 4 octobre 2023

15 des 45 km d'artères de l'hypercentre étaient entravés partiellement ou totalement en 2022 et en 2023



Cela explique que la perception de la situation ne s'améliore pas

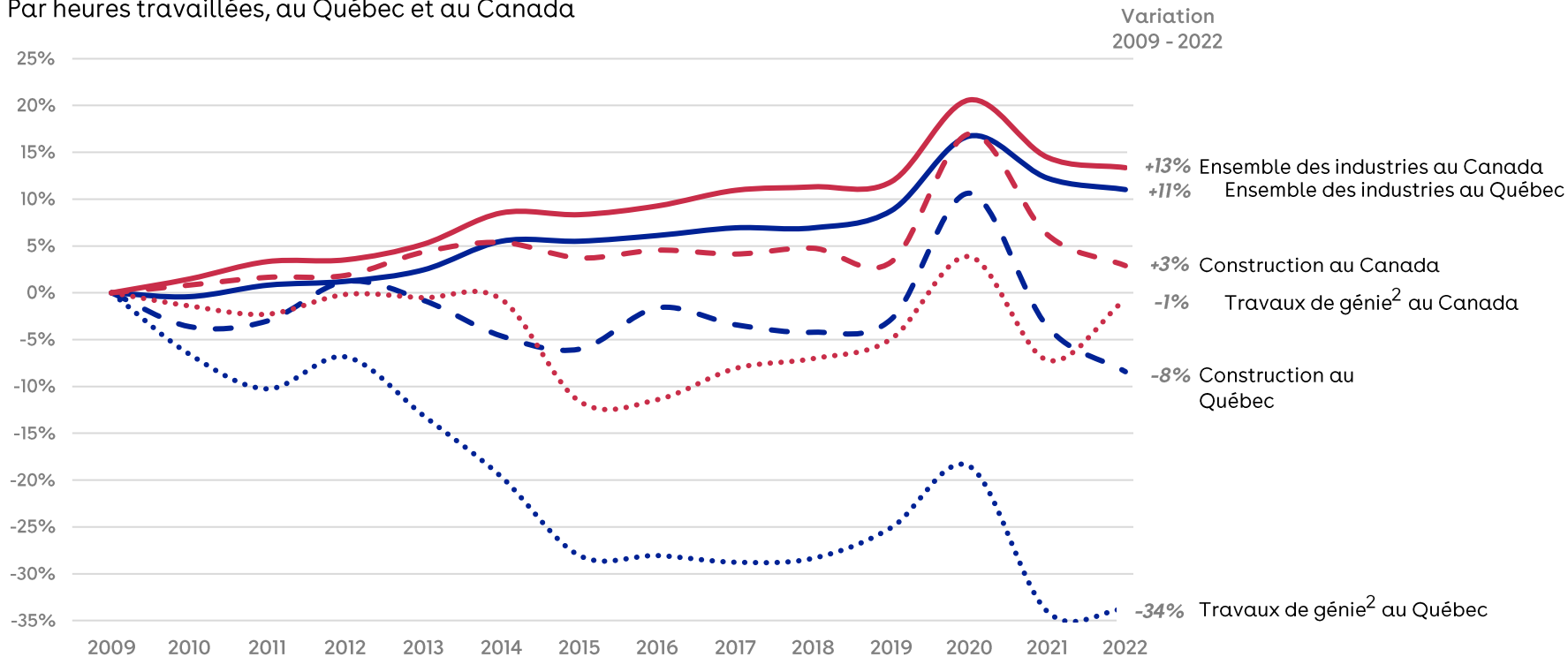
Le nombre de cônes orange a diminué de 16 %



On en compte tout de même 507, dont 111 sont inutiles (22 %)

Enfin, la productivité du secteur de la construction demeure problématique, ce qui explique que les travaux soient encore « plus longs, plus chers »

Variation de la productivité¹ par rapport à 2009
Par heures travaillées, au Québec et au Canada



45
-11 %
depuis
2019

points de pourcentage d'écart dans la variation de la productivité entre l'ensemble des industries du Québec et le secteur des travaux de génie depuis 2009

Alors que la majorité des secteurs voient leur productivité augmenter d'une année à l'autre, celle des constructions d'ingénierie diminue. Cette situation n'est pas propre au Québec, le secteur de la construction ayant notamment un retard marqué dans l'intégration des technologies à l'échelle du globe. Cependant, le cadre restrictif d'organisation du travail au Québec accentue le retard.

C'est un défi majeur qui n'a toujours pas trouvé sa solution concrète

¹ Valeur ajoutée réelle par heures travaillées. ;

² Les travaux de génie est une sous-catégorie qui comprend les établissements dont l'activité principale consiste à construire des ouvrages de génie complets (p. ex., routes et barrages), et les entrepreneurs spécialisés dont l'activité principale consiste à fournir des éléments spécifiques de ces projets.

Sources : Statistique Canada; recherche documentaire, entrevues et analyses réalisées par IdéesFX.



L'Escouade mobilité intervient davantage

Rôle et responsabilités de l'Escouade mobilité

Créée en 2018, L'Escouade mobilité a la responsabilité d'intervenir sur toute entrave causée par des chantiers de construction ou des stationnements gênants ayant un impact direct sur le domaine public et les déplacements des utilisateurs. Après constatation d'un obstacle à la suite du signalement d'un citoyen ou lors d'une patrouille, ses membres sont habilités à délivrer des constats d'infraction ou à demander la démobilitation d'un chantier non autorisé en concertation avec le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), les arrondissements et le Centre de gestion de la mobilité urbaine (CGMU). L'ensemble des interventions menées figure parmi les [données ouvertes de la Ville de Montréal](#).

Assurer l'ouverture des données afin de développer une culture de la transparence, de l'imputabilité et de la participation citoyenne

La dernière mise à jour des données relevant des interventions de l'Escouade mobilité a été effectuée il y a plus de deux ans, le 31 août 2021. Dès lors, nous constatons que sur les 12 129 interventions effectuées, 30 % ont été réalisées dans les secteurs Nord-Ouest et Nord-Est du boulevard René-Lévesque à l'intersection du boulevard Saint-Laurent, soit un des secteurs névralgiques de la circulation au centre-ville.

Les données relevant des entraves à la circulation sont essentielles à toute initiative visant une meilleure coordination des chantiers publics et privés. Indirectement, une surveillance accrue et une plus grande transparence des données renforceront la responsabilisation du secteur de la construction et de la population capable de constater des entraves.

Points positifs

- Depuis juin 2023, sur les **624 interventions menées**, **89 %** des chantiers ont été jugés conformes, mais **90 constats d'infraction** ont été émis pour non-respect de la nouvelle clause concernant les cônes orange.
- Sur les **300 inspections de chantier supplémentaires** réalisées par rapport à 2022, la Ville a observé une baisse de **20 %** de la non-conformité.
- À l'**automne 2023**, la proportion de **cônes orange abandonnés, inutiles et sans objet** a baissé de 5 points de pourcentage par rapport à 2022, passant de **27 % à 22 %**.

Points d'attention

- La perception de **dysfonctionnement du centre-ville** demeure toujours importante auprès des usagers du centre-ville : **75 %** indiquent que la **zone du centre-ville et de ses abords immédiats est la zone la plus entravée du Grand Montréal**
- À l'automne 2023, le **nombre d'artères entravées** au sein de l'hypercentre **demeure le même qu'en 2022**. Cela se reflète dans la perception du milieu des affaires à l'égard du Grand Montréal : **55 %** ont l'impression que le **nombre d'entraves a fortement augmenté**.

On observe une baisse des chantiers non conformes, ce qui devrait mener à une amélioration de la perception



Des outils de planification existent, mais ils ne sont toujours pas pleinement déployés

Rôle et responsabilités de la plateforme AGIR

Créée en 2020, la plateforme AGIR est une solution qui vise à centraliser toutes les informations liées aux entraves en cours et à venir, notamment grâce au recensement des demandes de permis d'occupation temporaire du domaine public. Sa mise en œuvre est un engagement de la Ville de Montréal dans le cadre de la **Charte montréalaise des chantiers** réalisée en 2020. En 2021, le **bilan** des engagements pris dans le cadre de la Charte ne faisait alors pas mention d'avancées quelconques à l'égard du développement de la plateforme. Il faudra attendre le Sommet sur les chantiers de mars 2023 pour que cette dernière refigure à l'avant des priorités de la Ville.

En développant la plateforme AGIR, la Ville de Montréal devra s'assurer de sa complémentarité avec les autres plateformes existantes.

Info-RTU, une plateforme créée par la Ville de Montréal et maintenant gérée par Info-Excavation, permet déjà aux propriétaires privés de RTU d'annoncer leurs demandes d'excavation grâce à un service gratuit et sans interruption de localisation d'infrastructures souterraines. Selon Info-Excavation, la plateforme AGIR bénéficie automatiquement des demandes recensées par Info-RTU, et vice-versa.

Cela étant dit, en y déposant leurs projets d'excavation, les propriétaires dévoilent leur planification stratégique contenant des renseignements commerciaux sensibles. Pour assurer la protection des renseignements, Info-RTU demeure neutre et prend soin de respecter les choix de divulgation des propriétaires. Une pratique appréciée qui devra se retrouver dans la plateforme AGIR.

Points positifs

- La **plateforme AGIR** existe déjà et interagit avec la plateforme Info-RTU pour recenser les projets d'excavation sur la voirie.
- Grâce à la plateforme Info-RTU et à la plateforme « Consentement municipal » de la Ville de Montréal, **la Ville bénéficie de plusieurs occasions de captation de données** pour faciliter la planification des projets d'excavation.
- La Ville fait de la **communication avec les partenaires** de l'écosystème de la construction **une priorité** pour améliorer la coordination des chantiers.

Points d'attention

- **L'utilisation de l'information** par la Ville issue des demandes de projets d'excavation et/ou d'occupation temporaire de l'espace public **demeure floue**.
- **La plateforme AGIR est très peu connue** et utilisée par les propriétaires privés de réseaux techniques urbains (RTU).
- L'obligation de déposer des projets d'excavation dans la plateforme AGIR pourrait être perçue comme un **frein pour les propriétaires privés de réseaux techniques urbains (RTU)** qui font déjà bon usage d'Info-RTU.
- L'accès à la **plateforme AGIR** ne se fera qu'à partir de **2028**.

La Ville de Montréal évoque un plein déploiement en 2028, ce qui est beaucoup trop tard



Le nouveau visage des cônes convient mieux à la réalité du centre-ville, mais il reste à généraliser les règles quant à leur utilisation dans l'espace public

Rôle de la signalisation propre aux chantiers de construction

C'est à l'entreprise de Saint-Eustache, Trafic Innovation, que l'on doit la création des cônes orange T-RV-7 visibles aux abords des chantiers routiers de construction depuis le début des années 2000. Depuis, chaque année, près de 60 000 balises T-RV-7 sont fabriquées au Québec par des entreprises de signalisation privées. Leur utilisation est encadrée et normalisée par le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec à l'aide du Tome V – Signalisation routière, tandis que leur acquisition est à la charge des entrepreneurs responsables des chantiers de construction. Avant juin 2023, les cônes orange étaient utilisés aussi bien sur les autoroutes métropolitaines que sur les trottoirs du centre-ville de Montréal, où le niveau de densité se veut beaucoup plus important.

Adapter la signalisation au niveau de densité d'une zone

En France, la conception des cônes de signalisation et leurs dimensions sont encadrées par la norme EN 13422. De 25 à 100 cm de hauteur, chaque cône a son utilité particulière en fonction du territoire à baliser. Sur un chantier en milieu urbain, il est possible d'apercevoir un cône de Lübeck de 50 cm ou un cône de chantier de 75 cm, tandis que les cônes de signalisation de 100 cm sont destinés aux chantiers de grande envergure et aux accès autoroutiers. Les cônes orange communément utilisés dans le centre-ville de Montréal mesuraient quant à eux 120 cm de hauteur.

Depuis juin 2023, les cônes T-RV-10 sont réservés aux chantiers du ministère réalisés en milieu urbain. Il est à présent de la responsabilité du secteur privé de la construction et de la Ville de Montréal d'en optimiser l'utilisation sur les chantiers dont ils sont responsables.



T-RV-7



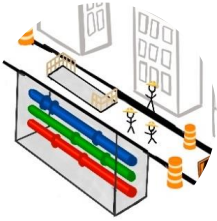
T-RV-10

Points positifs

- Les nouvelles normes de signalisation en vigueur depuis juin 2023 et les catégories de vitesse qui seront ajustées en décembre 2023 correspondent davantage au niveau de **densité du centre-ville**.
- Les autorités municipales et gouvernementales témoignent d'une **volonté collective de limiter la surutilisation des cônes orange** afin de désengorger l'espace public.
- Le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec relance les **rencontres du comité directeur Mobilité Montréal** pour coordonner les chantiers du Grand Montréal.

Points d'attention

- Les **mesures concernant les cônes orange diffèrent** : la Ville exige un retrait **24 heures** après la fin d'un chantier, tandis que le ministère vise plutôt **72 heures**.
- Selon l'Association des travailleurs en signalisation routière du Québec, **le délai de 24 heures est jugé trop serré**.
- Malgré une légère baisse du nombre d'éléments signalétiques, des **efforts de surveillance** restent à mener pour faire respecter les nouvelles clauses d'occupation de l'espace public de la Ville de Montréal et du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec.



Pour gagner en productivité, il faut rendre la réglementation des corps de métier plus flexible

La nécessaire modernisation du secteur de la construction

L'industrie de la construction repose sur l'activité de 25 corps de métier ayant chacun des champs d'intervention bien définis et qui sont pour la plupart répartis dans un grand nombre de petites entreprises. L'industrie est aussi aux prises avec la mobilité de la main-d'œuvre et l'instabilité cyclique et saisonnière, ce qui exige de la part des entreprises une certaine planification des activités pour mener à bien leurs projets et demeurer productives.

Ainsi, lorsque l'on observe l'évolution des niveaux de productivité de l'industrie du génie au fil des années, nous constatons une tendance à la baisse à l'impact direct sur la capacité de l'industrie à répondre aux besoins futurs en matière de logements et d'infrastructures.

Une plus grande polyvalence entre les corps de métier permettrait d'importants gains de productivité

Selon l'Association de la construction du Québec (ACQ), la polyvalence des métiers se définit par le fait de donner la possibilité à un travailleur d'effectuer certaines tâches qui ne sont pas spécifiquement incluses dans la définition de son métier initial à condition que ces tâches demeurent liées à l'exercice du métier, qu'elles soient réalisées dans la même séquence de travail et qu'elles n'aient aucun impact sur la santé et la sécurité du travailleur ou du public.

En imposant une plus grande polyvalence des métiers de la construction, l'industrie de la construction pourrait récupérer près de 10 % des heures travaillées, soit le temps requis pour la construction de 25 écoles primaires supplémentaires.

Points positifs

- Le programme de formations payées et accélérées prévu par l'**Offensive formation de la construction** du gouvernement du Québec contribuera à résorber en partie la pénurie de main-d'œuvre et à préparer l'écosystème face au pic de recrutement qui survient avant chaque début de saison estivale.
- Le gouvernement du Québec mène des **consultations auprès des organisations syndicales et patronales** pour évaluer la possibilité de **décloisonner 15 des 25 corps de métier de la construction**.

Points d'attention

- **L'organisation syndicale du secteur de la construction fonctionne par corps de métier** : le découloisonnement impliquerait une **adaptation de la structure syndicale** des métiers dont les tâches seraient étendues.
- L'écart entre la production du secteur de la construction et le reste de l'économie s'est creusé.
- L'industrie affiche un **retard marqué dans l'intégration de la technologie et la formation d'une main-d'œuvre capable d'en assurer l'utilité** : seules 36 % des entreprises québécoises mènent des activités d'innovation (Statistiques Canada, 2019).

En bref : la situation des chantiers à Montréal mérite un **suivi annuel**

RECOMMANDATIONS DE L'ÉTUDE *BLOCAGE MINIMUM*

- A** Développer une culture de la transparence, de l'imputabilité et de la participation citoyenne
- B** Repenser les paramètres de la planification horaire des livraisons
- C** Déployer une tarification dynamique incitative pour optimiser l'occupation du domaine public
- D** Rassembler l'ensemble des parties prenantes dans une entité intelligente responsable de la planification et de la coordination des chantiers
- E** Mettre en place un plan de micromobilité aussitôt qu'il y a une forte densité d'entraves dans un même secteur ou sur un axe de déplacement
- F** Créer des normes de signalisation adaptées à la densité du centre-ville de Montréal
- G** Intégrer de façon systématique dans les appels d'offres des critères liés à l'efficacité et à la qualité des travaux
- H** Favoriser l'adhésion de la population au principe selon lequel la modernisation du centre-ville exige des sacrifices
- I** Accélérer la modernisation du secteur de la construction par la création d'un chantier sur l'innovation et l'amélioration de la productivité
- J** Responsabiliser le secteur privé pour l'application de toute mesure visant à faciliter la gestion des chantiers et à limiter les entraves à la circulation au centre-ville

COORDONNATEURS DÉSIGNÉS

Ville de Montréal

Arrondissement de Ville-Marie

Ville de Montréal

Ville de Montréal

Ville de Montréal

Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation et Secrétariat du Conseil du trésor

Ville de Montréal

Gouvernement du Québec

Entreprises du secteur privé de la construction

PRISE EN COMPTE



An aerial photograph of a city skyline during construction. In the foreground, a large red banner contains white text. The background shows several high-rise buildings under construction, with cranes visible against a blue sky with scattered clouds. One building has a red top section with the letters 'S S' and the word 'MAESTRIA' above it. The city below is a mix of modern glass-fronted buildings and older structures, with some construction activity visible on the ground.

Les actions prioritaires à mener en 2023-2024

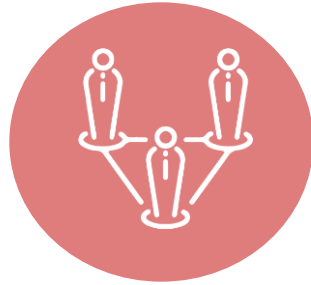
Bilan et nouveau baromètre Obstacle minimum

Les 5 actions prioritaires à mener en complémentarité des gestes posés par la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec pour **rétablir la situation** entourant la gestion des chantiers publics et privés à Montréal



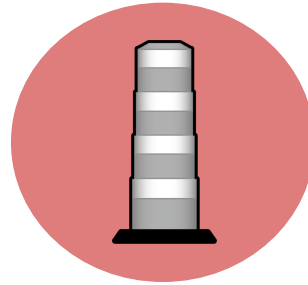
Réévaluer les efforts menés pour **limiter l'occupation de l'espace public** par les chantiers.

Faire preuve de **transparence** en renforçant les **efforts de communication** pour justifier les entraves à la circulation.



Accélérer le plein déploiement de la plateforme AGIR pour tous les partenaires.

Former les partenaires pour **faciliter l'utilisation de la plateforme AGIR** par le milieu.



S'entendre sur des **règles générales sur la disposition des cônes orange**.



Assurer une **communication efficace des plans de contournement** dès lors que le nombre d'entraves au centre-ville augmente, notamment en **communiquant clairement les alternatives de circulation offertes** pour tous les types de transport.



Moderniser et rehausser la productivité dans le secteur de la construction, notamment en poursuivant les efforts de **décloisonnement des corps de métier de la construction** et **l'intégration de technologies**.

An aerial photograph of a city construction site. A large white lattice crane is positioned on a building's roof, extending its arm across the scene. To the left is a tall, modern skyscraper with a grid of windows. In the center, a green glass-walled building stands. To the right, a classical stone building with columns is visible. The foreground shows a construction pit with debris and workers. A red banner with the word 'Annexes' is overlaid in the center.

Annexes

Consultations

Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD)

Ville de Montréal (tous les services concernés)

Jean-Guy Côté

Président et chef de la direction, Info-Excavation

Guillaume Houle

Responsable des Affaires publiques, Association de construction du Québec (ACQ)

Audrey Murray

Présidente-directrice générale, Commission de la construction du Québec (CCQ)

Comité consultatif*

André Dufour

Associé directeur, Borden Ladner Gervais LLP

Ghyslain Deschamps

Chef de l'exploitation et vice-président exécutif, EBC

François Forget

Consultant stratégie et idéation

Manuela Goya

Vice-présidente, Développement de la destination et Affaires publiques, Tourisme Montréal

Yves Lalumière

Président-directeur général, Tourisme Montréal

Stéphane Martel

Directeur général, Expertech

Pierre-Luc Perron

Directeur de projets immobiliers, Kevlar Immobilier

Erik J. Ryan

Vice-président directeur, Stratégie, marketing et relations externes, AtkinsRéalis

Stéphane Santerre

Vice-président, Exploitation, Énergir

Jean-Philippe Veilleux

Directeur principal, construction, Prével

Coup de sonde

En complément des consultations menées auprès des différents membres de l'écosystème de la construction à Montréal, la Chambre a mené un coup de sonde auprès du milieu des affaires pour évaluer la perception du niveau actuel de fluidité des déplacements et de gestion des chantiers.

- **Qui?** Un échantillon de **264** membres du milieu des affaires montréalais, âgés de 18 ans et plus et pouvant s'exprimer en français ou en anglais. De ce nombre, 17 % habitent le centre-ville de Montréal, 49 % sur l'île de Montréal (excluant le centre-ville), 5 % à Laval, 9 % à Longueuil, 7 % dans la couronne Nord de Montréal et 8 % dans la couronne Sud de Montréal. 57 % travaillent au centre-ville de Montréal, 31 % sur l'île de Montréal (excluant le centre-ville).
- **Quand?** La collecte de données a été réalisée du **3 au 10 novembre 2023**.
- **Note aux lecteurs :** les données présentées ont été arrondies. Par conséquent, il est parfois possible que les totaux diffèrent légèrement de 100 %.



Cette étude a été réalisée pour l'usage exclusif
de la Chambre de commerce du Montréal
métropolitain par IdéesFX.